

Elektricität und Recht

im

Deutschen Reiche.

Versuch einer systematischen Darstellung.

Von

Alfred Wengler,
Regierungsrat in Leipzig.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.

Vorwort.

In dem vorliegenden Buche habe ich versucht, die wesentlichsten Erscheinungen der deutschen Reichs- und Landesgesetzgebung einschließlich der Verordnungen, der obersten Rechtsprechung der Gerichte und Verwaltungsbehörden, sowie der Normativbestimmungen der letzteren und der inzwischen gesammelten Erfahrungen in Bezug auf die Verwendung der Elektricität im Verkehre und Gewerbe mit Ausschluß der reinen Telegraphengesetzgebung nach einem gewissen Systeme zusammenzustellen, um damit ein Handbuch darzubieten, welches die Beurteilung und Entscheidung einschlagender Fragen zu erleichtern geeignet sein kann. Meines Wissens besteht eine umfassende Sammlung auf dem bezeichneten Gebiete noch nicht; mein Zweck wäre daher erreicht, wenn es mir einigermaßen gelungen wäre, diese Lücke auszufüllen.

Für die mir bei der Beschaffung der Unterlagen von den verschiedensten Seiten gewährte gütige Unterstützung spreche ich auch an dieser Stelle meinen verbindlichsten Dank aus. Ich würde es ferner dankbar begrüßen, wenn ich von aufgestoßenen Irrtümern Mitteilung erhielte.

Leipzig 1900.

Wengler.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Erster Abschnitt.

Das rechtliche Wesen der Elektricität, ihre Messung und die Prüfung der elektrischen Meßgeräte.

Zweiter Abschnitt.

Das Telegraphen- und Telephonwesen im Deutschen Reiche.

Seite

Dritter Abschnitt.

Die öffentlich-rechtlichen Befugnisse der Reichspost- und Telegraphenverwaltung in Bezug auf die Wegeführung der Reichstelegraphen- und Telephonleitungen.

Vierter Abschnitt.

Der Schutz der Reichs- und Staatstelegraphen- und Telephonleitungen gegen Betriebsstörung durch andere elektrische Leitungen.

Fünfter Abschnitt.

Die Nutzbarmachung der Reichstelegraphenanlagen bei Unglücksfällen.

Sechster Abschnitt.

Die Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Altersversicherung der Post- und Telegraphenbeamten und Arbeiter.

Seite

Siebenter Abschnitt.

Die elektrische Kraftübertragung.

II. Die privatrechtliche Stellung der elektrischen Straßenbahnen in Bezug auf Schadenersatzpflicht.

B. **Die elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlagen (Kraftstationen).**

Achter Abschnitt.

Die Arbeiterversicherung bei den elektrischen Bahnen und den elektrischen Anlagen zur Abgabe von Licht und Kraft.

Abkürzungen.

A = Ampere.
a. a. O. = am angeführten Orte.
Abs. = Absatz.
Abt. = Abteilung.
A.G. = Ausdehnungsgesetz.
A. N. = Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts.
Amtsbl. d. R.P.A. = Amtsblatt des Reichspostamts.
Anm. = Anmerkung.
Arch. f. P. u. T. = Archiv für Post und Telegraphie.
Arch. f. Verw. = Archiv für Verwaltungsrecht.
Art. = Artikel.
Bd. = Band.
Besch. = Bescheid.
Beschw.- u. Pet.Dep. = Beschwerde- und Petitionsdeputation.
betr. = betreffend.
bez. = beziehentlich, beziehungsweise.
B.G. = Berufsgenossenschaft.
B.G.Bl. = Bundesgesetzblatt.
C = Celsius.
Centr.Bl. f. d. D. R. = Centralblatt für das Deutsche Reich.
cm = Centimeter.
D.B.G.B. = Bürgerliches Gesetzbuch für das Deutsche Reich.
desgl. = desgleichen.
d. G. = des Gesetzes.
d. h. = das heißt.
Drucks. = Drucksache.
Einf.G. = Einführungsgesetz.
Entsch. d. Pr. Ob.Verw.Ger. = Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungsgerichtshofs.
Entsch. d. R.G. i. C.S. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen.
Entsch. d. R.G. i. S.S. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Straffachen.

Fisch. Ztschr. = Dr. Fischers Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung der Verwaltung.
Ges.S. oder Ges.S. f. d. K. Pr. St. = Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten.
G.O. = Gewerbeordnung.
G. u. V.O.Bl. = Gesetz- und Verordnungsblatt.
gr = Gramm.
Großherzogl. Sächs. Reg.Bl. = Regierungsblatt für das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach.
Handb. d. Unf.Vers. = Handbuch der Unfallversicherung.
H.G.B. = Handelsgesetzbuch.
i. S. = i. Sinne.
Jur. Wchschrft. = Juristische Wochenschrift.
Just.Min.Bl. = Justizministerialblatt.
Kap. = Kapitel.
Komm.Ber. = Kommissionsbericht.
kg = Kilogramm.
Kreish. = Kreishauptmannschaft.
m = Meter.
□mm = Quadratmillimeter.
Mot. = Motive.
NK = Normalkerze.
Pf. = Pfennig.
Pr. Allg. L.R. = Preußisches Allgemeines Landrecht.
Pr. Eink.St.Ges. = Preußisches Einkommensteuergesetz.
(Pr.) Min.Bl. f. d. i. Verw. = Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung in den Königlich Preußischen Staaten.
R.C.P.O. = Reichscivilprozeßordnung.
Rechtspr. d. R.G. = Rechtsprechung des Reichsgerichts.
Reg. Entsch. = Regers Entscheidungen.
Rev. St.O. = Revidierte Städteordnung.
R.G.Bl. = Reichsgesetzblatt.
R.G.O. = Reichsgewerbeordnung.
R.S.G.B. = Reichsstrafgesetzbuch.
R.S.P.O. = Reichsstrafprozeßordnung.
R.V. = Verfassung des Deutschen Reichs.
S. = Seite, siehe.
Samml. d. L. V.O. u. Bek. = Sammlung der Lübeckschen Verordnungen und Bekanntmachungen.
S.B.G.B. = Sächsisches Bürgerliches Gesetzbuch.
S. o. = Siehe oben.
Sten. Ber. = Stenographischer Bericht über die Reichstagsverhandlungen.
S. u. = Siehe unten.
S. W.Bl. = Sächsisches Wochenblatt.

Tit. = Titel.
u. a. = unter anderm.
u. dergl. = und dergleichen.
u. s. w. = und so weiter.
U.V.G. = Unfallversicherungsgesetz.
V = Volt.
v. = von, vom.
Verf. d. R.V.A. = Verfügung des Reichsversicherungsamts.
V.O. d. Min. d. J. = Verordnung des Ministeriums des Innern.
Vergl. = Vergleiche.
Z. = Ziffer.
z. B. = zum Beispiel.
Ztschr. f. Kleinb. = Zeitschrift für Kleinbahnen.

Einleitung.

Wir stehen an der Wende desjenigen Jahrhunderts, welches sich ganz besonders durch ein reges Schaffen des Menschengeistes auf dem Gebiete der Technik auszeichnet und zu wissenschaftlichen Erfolgen geführt hat, an die nur zu denken auch die kühnste Phantasie unserer Eltern und Voreltern nicht gewagt haben würde. Uns dagegen, die wir die Errungenschaften des menschlichen Genies tagtäglich im Verkehrsleben vor unseren Augen ins Praktische übertragen sehen und das Geleistete nicht mehr zu entbehren vermögen würden, überrascht die Kunde neuer Erfindungen, von denen eine immer wunderbarer ist, wie die andere, kaum mehr. Sind wir zwar beinahe schon daran gewöhnt, immer wieder von erstaunlichen Ergebnissen wissenschaftlicher Arbeit und Forschung zu hören, so können wir doch darüber nicht zweifelhaft sein, daß im Schoße der Zukunft verborgen noch vieles der Entdeckung und Erfindung harrt, Dinge, von denen wir uns heute nichts träumen lassen können. Unablässig sind die realen Wissenschaften bestrebt, die Geheimnisse der Natur zu ergründen, sie den Menschen dienstbar zu machen.

Besonders die Elektricität ist es, die zur wissenschaftlichen Beobachtung und zum experimentellen Studium zwingt, weil nicht verkannt werden kann, daß das, was wir von ihr wissen, nur die Anfangsgründe — zwar großartig genug — sind, und daß voraussichtlich gerade die Elektricität es sein wird, die uns noch Über-

raschungen der seltsamsten Art aus ihrem zum größten Teile noch unerforschten Gebiete bringen wird. Mit vielem von dem, was wir von der Elektricität kennen, sind wir schon ganz vertraut: mit dem Telegraphen (Gauß und Weber in Göttingen) und dem Telephon (Philipp Reis in Friedrichsdorf bei Frankfurt a. M.) in seinen mannigfachen Abarten, dem Phonographen (Edison), der elektrischen Beleuchtung und der elektrischen Kraftübertragung in den verschiedensten Formen (Werner Simens), dem Kinematographen (Edison) und den Röntgenstrahlen. Von anderen wissen wir noch verhältnismäßig wenig, beispielsweise den Vielphasenströmen (Ferrari, Tesla), welche es ermöglichen, die in der Natur aufgehäuften beweglichen Kräfte auf weite Entfernungen hin leicht nutzbar zu machen; der Telegraphie ohne Draht (Marconi), die so Großes verspricht; den Hochfrequenzströmen, mit denen namentlich Tesla wunderbare Erfolge erzielte; dem sog. kalten Lichte, welches auf der Eigenschaft der Gase beruht, in starker Verdünnung beim Durchschlagen des elektrischen Stromes hell zu leuchten, u. a. m. Die Mehrzahl dieser Erfindungen entfällt auf die letzten zwanzig Jahre, insbesondere die jüngste Vergangenheit. Ihrer Art und Verwendung nach kann man zwei Hauptgruppen unterscheiden: die dem Verkehre dienenden und die rein wissenschaftlichen Erfindungen auf dem Gebiete der Elektricität. Zu der ersten Gruppe gehören Telegraph und Telephon und was damit zusammenhängt, Phonograph, elektrische Leucht- und Triebkraft; zur andern Gruppe sind u. a. hauptsächlich die Röntgenstrahlen zu rechnen. Wir werden uns in nachstehendem nur mit der ersten Gruppe beschäftigen. Diese wird man füglich wieder zerlegen können in die Verwendung der Elektricität zum Fern- und Nahverkehr

a) in Bezug auf die Beförderung von Nachrichten (Telegraph, Telephon u. s. w.);

b) in Bezug auf die Beförderung von Menschen und Lasten (Eisenbahnen u. dergl.),

ferner als Leuchtkraft und endlich als Triebkraft für industrielle und gewerbliche Maschinen.

Die älteste Verwendungsart der Elektricität ist der Telegraph. Seine ungeheuere Wichtigkeit ist sofort erkannt worden, was zur Folge hatte, daß die Staaten stillschweigend oder durch

Gesetz das Monopol der Ausnutzung und Verwendung des Telegraphen für sich in Anspruch nahmen, daß daher, und so ebenfalls im Deutschen Reiche, die auf die Telegraphie bezügliche Gesetzgebung längst eine völlig durchgeführte und in sich abgeschlossene ist.

Nicht dagegen kann man dies hinsichtlich der übrigen viel jüngeren Verwendungsarten der Elektricität sagen, eigentlich sonderbarer Weise, da der beinahe ins unendliche gestiegene Personen- und Frachtverkehr, die riesigen Verhältnisse unserer Großstädte, der ungeheuere Aufschwung unserer Industrie im Wettbewerbe auf dem Weltmarkte eine solche Steigerung in der Anwendung von Elektricität der jüngeren Formen und dazu in einem so raschen Tempo erfordert, daß der Widerstreit der Interessen bei der Verwendung des elektrischen Stroms ein sehr viel häufigerer geworden ist und daher das Eingreifen der Gesetzgebung, der Verordnung und Rechtsprechung in noch weit höherem Maße, als es bis jetzt thatsächlich in dieser Richtung geschehen ist, zu erwarten gewesen wäre.

Sucht man eine Erklärung für diese Erscheinung, so wird man wohl nicht fehlgehen, wenn man sie in der Neuheit der elektrischen Erfindungen, dem Mangel an Erfahrungen und dem nur allmählichen Entstehen von Grundsätzen in der Beurteilung des noch flüssigen Stoffs begründet hält. Durchaus erklärlich ist es, wenn der Gesetzgeber nur vorsichtig da eingreift, wo sich ein bisher ungekannter Werdegang vollzieht, schon um ihn in seiner gesunden Entwickelung nicht zu hemmen, ihn nicht durch verfrühte Schranken auf gefährliche Abwege zu drängen. Nicht viel anders ist es mit der Rechtsprechung sowohl im bürgerlichen, wie im Straf- und Verwaltungsrechte. Die neuen Erscheinungen des Rechtslebens auf dem Gebiete der Elektricität lassen sich nicht trennen von dem Wesen dieser Kraft; solange es sich daher noch darum handelt, dieses Wesen in seiner Eigenart festzustellen, hat zunächst die Naturwissenschaft das Wort. Erst wenn diese alle ihre etwaigen Zweifel beseitigt hat, wird die Rechtswissenschaft, die Rechtsprechung und schließlich die Gesetzgebung zu thun haben, die neuen Erscheinungen in den Rechtskörper einzugliedern oder neue Rechtssätze für sie zu schaffen, sofern die vorhandenen für sie nicht ausreichen.

Aus diesen und anderen, hier nicht weiter in Betracht kommenden Gründen ist es bisher auch noch nicht zu einem deutschen „Reichselektricitätsgesetze" gekommen, obwohl, wie regierungsseitig sowohl gelegentlich der Beratung des Reichstelegraphengesetzes in der Reichstagssession 1891/92, wie derjenigen des Telegraphenwegegesetzes in der Reichstagssession 1899/1900 mitgeteilt worden ist, die betreffenden Reichsbehörden sich fortdauernd eingehend mit dem Gegenstande beschäftigen. Der Staatssekretär des Reichspostamts, v. Podbielski, hat sich über den Gegenstand in der Reichstagsverhandlung vom 15. April 1899 über den Entwurf eines Telegraphenwegegesetzes (Sten. Ber. S. 1782) folgendermaßen geäußert: „Die verbündeten Regierungen haben bereits vor mehreren Jahren in Erwägung gezogen, ob es wünschenswert sei, ein Elektricitätsgesetz zu erlassen. Man hat aber dagegen geltend gemacht, daß jedes Gesetz unter den jetzigen Verhältnissen noch sehr störend auf die noch junge Industrie einwirken könnte, weil man nicht alle Verhältnisse zu übersehen vermag und nach allen Beobachtungen eigentlich jeder Tag neue Phasen der Entwickelung bringt, sodaß man nicht einem abgeschlossenen Ganzen gegenübersteht, sondern einer variablen Größe. Aus diesem Grunde hat man es bis jetzt noch unterlassen, ein auf diese Materie bezügliches Gesetz einzubringen." Kenner der Elektricität und hervorragende Vertreter der Starkstromindustrie, wie der Reichstagsabgeordnete Dr. Siemens, stehen auf dem Standpunkte, zu sagen: „Wir sind noch nicht soweit, um ein Elektricitätsgesetz mit absoluter Sicherheit machen zu können." Der Abgeordnete erklärt dann noch: „Ich möchte für mich hinzufügen, daß ich bei den mancherlei socialen und fiskalischen Neigungen, die gegenwärtig in unseren politischen Körperschaften dominieren, gar nicht wünsche, daß ein Elektricitätsgesetz gemacht wird." (Reichstagsverhandlung über den Entwurf eines Telegraphenwegegesetzes vom 15. April 1899. — Sten. Ber. S. 1790, 1791.)

Dessenungeachtet hat die elementare Kraft der Elektricität, die sich im Fluge unseres Verkehrs bemächtigt, den Gesetzgeber, die Behörden gezwungen, mit Beschleunigung die für die gegebenen Verhältnisse erforderlichen rechtlichen Vorkehrungen und Maßnahmen zu treffen, damit die elektrische Kraft in Anwendung gebracht

werden konnte, ohne daß Schädigungen ernsterer Art des Staats, der Gemeinde, des Privatmanns entstanden. Hierbei allenthalben handelt es sich aber mehr oder weniger um etwas Vorläufiges. Daher kommt es, daß auch von diesem Gesichtspunkte aus Gesetzgebung, Verordnung und Rechtsprechung in Bezug auf die Elektricität als neue Erscheinung im Rechtsleben bisher vielfach nur dem Bedürfnisse des einzelnen Falles gefolgt sind. Die Folge hiervon ist aber, daß, abgesehen von denjenigen gesetzlichen Vorschriften und einschlagenden Erkenntnissen, die bereits vorhanden und auch auf die mit der Elektricität in die Erscheinung tretenden Rechtsverhältnisse anzuwenden sind, im allgemeinen wenige neue gesetzliche und verordnungsmäßige Bestimmungen auf dem die Elektricität treffenden Teile des deutschen Rechtsgebiets, auf welchem wir uns vornehmlich zu bewegen gedenken, und ebenso nur vereinzelt, verstreut Äußerungen der Rechtsprechung zu finden sind.

Die Sammlung dieser gesetzlichen Bestimmungen, Entscheidungen und Erfahrungsgrundsätze, der Versuch ihrer systematischen Darstellung ist der Zweck dieser Arbeit; aus den angedeuteten Gründen wird der Erfolg voraussichtlich nur ein lückenhafter und unvollständiger sein, zumal ich mich bezüglich der Telegraphie, deren Rechtslage von berufener Seite bereits wiederholt wissenschaftlich ausführlich behandelt worden ist (z. B. von Prof. Dr. Meili in Zürich), nur auf dasjenige zu beschränken beabsichtige, was notwendig scheint, um diesen Zweig der Elektricität nicht völlig unberücksichtigt gelassen zu haben und den Stoff abzurunden. Damit konnte aber nicht ausgeschlossen werden, daß diejenigen sich mit der Telegraphie und Telephonie beschäftigenden Rechtssätze und Entscheidungen, welche auch auf andere Rechtsgebiete übergreifen, eingehende Würdigung finden. (Vergl. übrigens hierzu auch Prof. Dr. Meili, Die elektrischen Stark- und Schwachstromanlagen und die Gesetzgebung, Zürich 1899.)

Bei der allgemeinen volkstümlichen Bekanntschaft mit dem, was „Elektricität", „elektrisch" bedeutet, kann ich es mir ersparen, auf eine Besprechung dieser Begriffe einzugehen, zumal der Inhalt meiner Aufgabe meine Zurückhaltung um so berechtigter erscheinen lassen wird, als ich ja nicht die Elektricität als solche zum Gegen-

stande meiner Betrachtungen zu machen die Absicht habe, sondern mich damit beschäftigen will, inwiefern die Elektricität unter der gegebenen Beschränkung in das deutsche Rechtsleben eingegriffen hat, auf die Reichs- und Landesgesetzgebung von Einfluß gewesen ist.

Erster Abschnitt.

Das rechtliche Wesen der Elektricität, ihre Messung und die Prüfung der elektrischen Meßgeräte.

§ 1. Das rechtliche Wesen der Elektricität.

Was ist vom Rechtsstandpunkte aus Elektricität? Diese wichtige Frage ist zuerst auf dem Gebiete des Strafrechts angeschnitten worden und hat gleich bei der ersten Beantwortung eine weit auseinandergehende Meinungsverschiedenheit der beiden erstmalig zur Sache entscheidenden hohen Gerichte, des Obersten Landesgerichts in München und des Reichsgerichts, herbeigeführt. Zur Entscheidung stand die Frage: „Kann Elektricität oder elektrischer Strom Gegenstand eines Diebstahls oder einer Unterschlagung im Sinne der §§ 242, 246 R.S.G.B. sein?"

Zur mehreren Klarheit seien diese beiden Strafvorschriften hier angeführt:

§ 242. Wer eine fremde bewegliche Sache einem Andern in der Absicht wegnimmt, dieselbe sich rechtswidrig zuzueignen, wird wegen Diebstahls mit Gefängnis bestraft. Der Versuch ist strafbar.

§ 246. Wer eine fremde bewegliche Sache, die er im Besitz oder Gewahrsam hat, sich rechtswidrig zueignet, wird wegen Unterschlagung mit Gefängnis bis zu 3 Jahren und, wenn die Sache ihm anvertraut ist, mit Gefängnis bis zu 5 Jahren bestraft.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu 900 Mk. erkannt werden. Der Versuch ist strafbar.

Das Münchener Gericht hat nun in einer Entscheidung vom 15. Januar 1895 (Reg.Entsch. 16. Bd. S. 190) die un-

befugte Ableitung des elektrischen Stromes als Diebstahl anerkannt und ausgeführt:

„Dem elektrischen Strome kann die Eigenschaft einer körperlichen Sache, die sich bei der Möglichkeit der Leitung des Stromes an beliebige Punkte als eine bewegliche und bei der Verbindung der Leitung mit der Elektricitätsanlage, dann der Möglichkeit der Verstärkung oder gänzlichen Abstellung des Stroms durch den Elektricitätswerkbesitzer als in dessen Gewahrsam befindlich darstellt, ebensowenig abgesprochen werden, wie dem in der Röhrenleitung befindlichen Leuchtgase, der warmen oder der komprimierten Luft (Rechtspr. d. R.G. 3. Bd. S. 14). Daß der elektrische Strom eine selbständige körperliche Sache ist und als solche rechtlich zu behandeln sei, hat übrigens das Reichsgericht in einem Urteile vom 10. März 1887 (Entsch. d. R.G. i. C.S. 17. Bd. S. 269)[1] schon anerkannt."

Dagegen hat sich der 4. Strafsenat des Reichsgerichts in einem Urteile vom 20. Oktober 1896 (Reg.Entsch. 17. Bd. S. 68) im gegenteiligen Sinne ausgesprochen und u. a. gesagt:

„Die Vorinstanz geht zutreffend davon aus, daß als eine „Sache" i. S. des § 242 R.S.G.B. nur ein Stück der raumerfüllenden Materie gelten könne, also Körperlichkeit des Gegenstands wesentliches Begriffsmerkmal sei. Diese Annahme findet ihre Begründung nicht in den Sätzen des bürgerlichen Rechts, d. h. der verschiedenen zur Zeit in Deutschland geltenden Privatrechtssysteme, und wird daher auch nicht berührt durch Entscheidungen des Reichsgerichts, die sich auf civilrechtliche Normen und Anschauungen aufbauen und sich auf privatrechtliche Verhältnisse beziehen, sondern der strafrechtliche Begriff der beweglichen Sache ist ein einheitlicher, selbständiger, öffentlich-rechtlicher und hat nach dem natürlichen Wortsinne und Sprachgebrauche des Reichsstrafgesetzbuchs (Entsch. d. R.G. i. S.S. 24. Bd. S. 50) Körperlichkeit des Gegenstandes zur Voraussetzung. . . .

Setzt hiernach der § 242 R.S.G.B. als Gegenstand des Diebstahls und der § 246 als Gegenstand der Unterschlagung ein Stück Materie, gleichviel, ob sie sich in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustande befindet, voraus, so ist es rechtlich nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz den Thatbestand sowohl des Diebstahls als der Unterschlagung verneint. Eine Rechtsfrage ist es, ob der Begriff der Sache i. S. der §§ 242, 246 R.S.G.B. Körperlichkeit voraussetzt oder nicht; aber die Entscheidung darüber, ob Elektricität ein Stoff, ein Körperliches oder eine bloße Kraft, eine Bewegung kleinster Teile ist, die an oder in Körpern unter gewissen Bedingungen stattfindet, kann nicht auf Grund von Rechtsnormen, sondern lediglich auf Grund naturwissenschaftlicher Forschung getroffen werden. Die Ausführungen des in 1. Instanz vernommenen Sachverständigen, denen die Vorinstanz im wesentlichen sich anschließt, ergeben, daß es sich hier um ein Problem handelt, welches von der Naturwissenschaft noch

[1] Vergl. die nachstehenden Entscheidungen des Reichsgerichts.

nicht endgültig gelöst ist, und daß sich noch verschiedene Ansichten und Theorien gegenüberstehen. Es kann daher jedenfalls keine Rede davon sein, daß notorisch oder allbekanntermaßen die Elektricität ein Fluidum, d. h. ein Stoffliches flüssiger oder gasförmiger Art sei. Wenn sich daher der erste Richter auf Grund der stattgehabten Beweisaufnahme und namentlich der Ausführungen des Sachverständigen für die Ansicht entschieden hat, daß die Elektricität kein Fluidum, kein Stoff irgend welcher körperlichen Art, sondern eine Kraft, ein Zustand sei, in den gewisse Gegenstände durch technische Manipulationen versetzt werden, so ist darin auf keinen Fall ein Rechtsirrtum zu finden. Ob die Ansicht der Vorinstanz vom Standpunkte der heutigen Naturwissenschaft das Richtige trifft, darüber kann nach den bestehenden Gesetzen (§ 376 R.S.P.O.)[2] das Reichsgericht eine autoritative Entscheidung nicht treffen.

Die Staatsanwaltschaft beruft sich für ihre Ansicht, daß der elektrische Strom Gegenstand eines Diebstahls sein könne, auf das Urteil des Reichsgerichts vom 10. März 1887 (vergl. Entsch. d. R.G. i. C.S. 17. Bd. S. 269)[3]. Diese Bezugnahme beruht jedoch auf einem Mißverständnisse, welches sich übrigens auch mehrfach in der Litteratur findet. In dem gedachten Urteile wird es vielmehr ausdrücklich als eine allgemein geltende Wahrheit anerkannt, daß der elektrische Strom nicht eine von Natur der Selbständigkeit fähige körperliche Sache, sondern eine in den Körpern wirkende, in ihnen zur Entwickelung gelangende Kraft sei. Damit ist die Frage nach der Möglichkeit eines Diebstahls, der unter den § 242 R.S.G.B. fällt, im Sinne der Vorinstanz entschieden. Die weiteren Ausführungen des gedachten reichsgerichtlichen Urteils beschäftigen sich lediglich mit der Frage, ob der elektrische Strom Gegenstand eines Lieferungsvertrags sein könne, ob er als eine Sache i. S. von § 981 des preußischen A.L.R. I 11[4] anzusehen sei. Diese Frage wird bejaht, indem der Civilsenat ausführt, daß der Begriff der Sache im Sinne der gedachten landrechtlichen Specialbestimmung nicht auf körperliche Sachen einzuschränken sei. Es liegt auf der Hand, daß durch diese Ausführung des reichsgerichtlichen Urteils die hier zu entscheidende strafrechtliche Frage in keiner Weise berührt wird.

Daß der elektrische Strom eine körperliche Sache und ebendaher mögliches Objekt eines Diebstahls sei, findet sich ausgesprochen in einem Urteile des Oberlandesgerichts zu München vom 15. Januar 1895 (s. vorher). Der Begründung dieses Urteils kann jedoch nicht beigetreten werden. Die Erwägung, daß eine Messung der Stärke des Stromes möglich ist, und daß der Strom durch

---

[2] § 376 R.S.P.O.: Die Revision kann nur darauf gestützt werden, daß das Urteil auf einer Verletzung des Gesetzes beruht. Das Gesetz ist verletzt, wenn eine Rechtsnorm nicht oder nicht richtig angewendet worden ist.

[3] S. unten S. 10.

[4] Pr. A.L.R. 1. Teil 11. Titel § 981: Wer sich verpflichtet, einem Andern eine bestimmte Sache für einen gewissen Preis zu verschaffen, wird ein Lieferant genannt.

Vorkehrungen von einem Orte zum andern geleitet werden kann, sind bereits von der Vorinstanz in ihren oben mitgeteilten Ausführungen treffend gewürdigt worden. Gemessen werden kann auch eine Kraft, und die Leitung der Elektricität von einem Orte zum andern geschieht nur durch körperliche Gegenstände, durch die sie hindurchgeleitet wird, oder in denen sie angesammelt ist, kann also keinen notwendigen Schluß auf ihre Körperlichkeit begründen. Überdies handelt es sich dabei, wie oben dargelegt, um thatsächliche Erwägungen, auf Grund deren jedenfalls das Revisionsgericht die naturwissenschaftliche Streitfrage nicht entscheiden kann. Wenn aber das Oberlandesgericht im weitern auf die hohe Bedeutung der Elektricität im Verkehrsleben hinweist und hervorhebt, daß der elektrische Strom auch eine Stellung unter den Lebensgütern mit Verkehrswert einnehme, so kann dies den Schluß nicht rechtfertigen, daß der elektrische Strom eine körperliche Sache sei, da der unbestimmte Begriff eines „Lebensguts mit Verkehrswert" nicht notwendig das Merkmal der Körperlichkeit in sich schließt, indem auch Kräfte, Arbeitsleistungen und geistige Erzeugnisse als solche Lebensgüter bezeichnet werden können. Wenn es als ein Bedürfnis des heutigen Rechtslebens anerkannt werden müßte, die widerrechtliche Aneignung des elektrischen Stroms unter strafrechtliche Bestimmungen zu stellen, so wird deren Erlaß Aufgabe der Gesetzgebung sein" (s. u. S. 12).

Nachstehend wird die oben angezogene Entscheidung des Reichsgerichts, IV. Civilsenat, vom 10. März 1887 (Entsch. d. R.G. 17. Bd. S. 269) über die Frage: „Kann der elektrische Strom Gegenstand eines Lieferungsvertrags i. S. des § 981 des Pr. A. L.R. I 11[5] und des Tarifs zum (preußischen) Stempelgesetze vom 7. März 1822 sein?" auszugsweise mitgeteilt. Diese Frage hat das Reichsgericht bejaht. Aus der Begründung hierzu mögen folgende Sätze hervorgehoben sein:

„... Das Wesen des Lieferungsvertrages wird von § 981 a. a. O.[5] dahin bestimmt, daß derselbe die Verpflichtung, einem Anderen eine bestimmte Sache für einen gewissen Preis zu verschaffen, zum Gegenstande habe. Der Begriff der Sache im Sinne dieser Bestimmung ist aber nicht auf die körperlichen Sachen einzuschränken. Seine Grenzen sind zwar nicht soweit zu ziehen, daß als möglicher Gegenstand eines Lieferungsvertrages alles das zu verstehen ist, was im Sinne von § 1 A.L.R. I 2[6] Gegenstand eines Rechts oder einer Verbindlichkeit sein kann. Wohl aber ist die im § 3 a. a. O.[7] angegebene

[5] S. Anm. 4 auf S. 9.

[6] Pr. A. L.R. 1. Teil 2. Titel § 1.: Sache überhaupt heißt im Sinne des Gesetzes alles, was der Gegenstand eines Rechts oder einer Verbindlichkeit sein kann.

[7] a. a. O. § 3: Im engern Sinne wird Sache nur dasjenige genannt, was entweder von Natur oder durch die Übereinkunft der Menschen eine Selbständigkeit hat, vermöge deren es der Gegenstand eines dauernden Rechts sein kann.

engere Begriffsbestimmung der Sache, nach welcher alles das Sache genannt wird, was von Natur oder durch Übereinkunft der Menschen eine Selbständigkeit hat, vermöge deren es der Gegenstand eines dauernden Rechts sein kann, entscheidend. Als Übereinkunft der Menschen im Sinne des § 3 aber ist nicht der jedesmalige Parteiwille der beteiligten Personen zu verstehen. Der Begriff ist vielmehr objektiv aufzufassen in der Art, daß dabei die Anforderungen der Verkehrsentwickelung und der sich derselben anschließenden Rechtsentwickelung in Betracht zu ziehen sind. Der elektrische Strom als Gegenstand des Rechtsverkehrs ist eine Schöpfung der neuern und neuesten Zeit. Und es handelt sich darum, ihm als einem Gegenstande des Rechtsverkehrs seine Stellung im Rechtssysteme anzuweisen ... Hierbei kommt in Betracht, daß der elektrische Strom, wenn er auch nach dem heutigen Stande der Naturwissenschaft eine selbständige körperliche Sache nicht ist, doch in der Vorstellung als eine selbständige körperliche Sache erscheinen kann. Hierauf deutet schon die Bezeichnung ‚elektrischer Strom' hin, welche der gangbaren Vorstellung entspricht, daß die in der Elektricität erscheinenden Kräfte, durch deren wechselseitige Beziehungen zu einander der für die betreffende technische Verwendung dienstbar zu machende Strom entsteht, wie zwei in den der Elektricitätsentwickelung dienenden Körpern befindliche Flüssigkeiten (Fluida) anzusehen seien. Auf die gleiche Vorstellungsmöglichkeit weisen die Erwägungen hin, daß Körper mit Elektricität geladen und von ihr entladen werden können, daß dem Zwecke der Ansammlung von Elektricität gewisse Apparate dienen, welche die Aufbewahrung der gesammelten Elektricität ermöglichen, daß die in einem Körper oder in einer Vereinigung von Körpern vorhandene Elektricität gemessen und daß sie von einem Körper in einen andern übergeleitet werden kann. Von der Möglichkeit, den elektrischen Strom sich als eine selbständige körperliche Sache vorzustellen, ist die Möglichkeit bedingt, ihn im Rechtssinne wie eine körperliche Sache zu behandeln. Es muß aber auch eine Nötigung, ihn als Sache in dem Sinne, daß er Gegenstand eines Lieferungsvertrages sein kann, anzusehen, anerkannt werden. Im Rechtssinne ist ein wesentlicher Unterschied zwischen dem vom Berufungsgerichte aufgestellten Beispiele, der Erzeugung von brennbarem Gas und seiner Leitung in Röhren nach dem Orte, wo das Gas zum Brennen gebracht werden soll, und dem der Herstellung des elektrischen Stromes und seiner Leitung nach dem Punkte, wo die elektrische Beleuchtung statthaben soll, nicht zu erkennen. Gas und elektrischer Strom sind gleichermaßen Erzeugnisse menschlicher Arbeitsthätigkeit. In beiderlei Produktionsfällen ist aber nicht die menschliche Arbeit, sondern ihr Produkt Gegenstand des die Möglichkeit der Lichterzeugung bezweckenden Vertrags. Diesem Produkte kommt also diejenige Selbständigkeit zu, die es wie als geeigneten Gegenstand eines dauernden Rechts, so als rechtlich möglichen und, nach dem Wortlaute der vorliegenden Verträge, als gewollten Gegenstand der Lieferungsverträge erscheinen läßt."

Auch später noch hat das Reichsgericht seinen in der Entscheidung S. 8 zum Ausdrucke gebrachten Standpunkt bezüglich

der Strafbarkeit des Diebstahls und der Unterschlagung von elektrischer Kraft festgehalten, wohingegen andere Gerichte auch ferner noch die gegenteilige Ansicht vertreten haben. Wie der Abg. Dr. Müller (Meiningen) in der Reichstagssitzung vom 22. Februar 1899 — Sten. Ber. S. 1064 — mitgeteilt, hat das Seinetribunal in Paris im Jahre 1897 den Diebstahl an Elektricität anerkannt, auch der Kassationshof in Rom am 13. Juli 1898 entschieden, daß die Entziehung von Elektricität Diebstahl sei, obgleich auch der codice penale in seinem Art. 402 eine bewegliche Sache voraussetze. Auch die wissenschaftliche Doktrin geht in der Frage vollständig auseinander. Der bekannte Rechtslehrer Prof. Dr. Dernburg tritt für den Diebstahl der Elektricität ein, ebenso auch der als Sachverständiger auf dem Gebiete der Chemie und Elektricität bekannte Prof. Dr. Ostwald, Direktor des physico-chemischen Instituts in Leipzig. Der frühere Reichsgerichtsrat Dr. Stenglein nimmt dagegen eher Betrug an, Prof. Dr. Baron hält die Entziehung der Elektricität für Sachbeschädigung. Eine vierte Richtung geht dahin, daß weder Diebstahl, noch Betrug, noch Sachbeschädigung vorliege.

Daß diese Meinungsverschiedenheit zu unhaltbaren Zuständen führen mußte, unterlag keinem Zweifel; daß die einzige Möglichkeit, den üblen Folgen derselben namentlich im Interesse der deutschen elektrischen Industrie vorzubeugen, auf dem gesetzgeberischen Wege zu erzielen war, konnte ebensowenig zweifelhaft bleiben. Die verbündeten Regierungen haben daher nicht gezögert, dem Reichstage im Anfange des Jahres 1900 einen diesbezüglichen Gesetzentwurf zugehen lassen. Derselbe ist in der nachstehenden Form Gesetz geworden und in Kraft getreten:

Gesetz, betr. die Bestrafung der Entziehung elektrischer Arbeit, vom 9. April 1900 (R.G.Bl. S. 228).

§ 1. Wer einer elektrischen Anlage oder Einrichtung fremde elektrische Arbeit mittelst eines Leiters entzieht, der zur ordnungsmäßigen Entnahme von Arbeit aus der Anlage oder Einrichtung nicht bestimmt ist, wird, wenn er die Handlung in der Absicht begeht, die elektrische Arbeit sich rechtswidrig zuzueignen, mit Gefängnis und mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark oder mit einer dieser Strafen bestraft.

Neben der Gefängnißstrafe kann auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden.

Der Versuch ist strafbar.

§ 2. Wird die im § 1 bezeichnete Handlung in der Absicht begangen, einem Andern rechtswidrig Schaden zuzufügen, so ist auf Geldstrafe bis zu 1000 Mark oder auf Gefängnis bis zu 2 Jahren zu erkennen.

Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

§ 2. Die Messung der Elektricität.

Das Reichsgesetz, betr. die elektrischen Maßeinheiten, vom 1. Juni 1898 (R.G.Bl. S. 905) trifft Bestimmungen über die Messung der Elektricität und hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Die gesetzlichen Einheiten für elektrische Messungen sind das Ohm, das Ampere und das Volt.

§ 2. Das Ohm ist die Einheit des elektrischen Widerstands. Es wird dargestellt durch den Widerstand einer Quecksilbersäule von der Temperatur des schmelzenden Eises, deren Länge bei durchweg gleichem, einem Quadratmillimeter gleich zu achtendem Querschnitte 106,3 cm und deren Masse 14,4521 g beträgt.

§ 3. Das Ampere ist die Einheit der elektrischen Stromstärke. Es wird dargestellt durch den unveränderlichen elektrischen Strom, welcher bei dem Durchgange durch eine wässerige Lösung von Silbernitrat in einer Sekunde 0,001118 g Silber niederschlägt.

§ 4. Das Volt ist die Einheit der elektromotorischen Kraft. Es wird dargestellt durch die elektromotorische Kraft, welche in einem Leiter, dessen Widerstand ein Ohm beträgt, einen elektrischen Strom von einem Ampere erzeugt.

§ 5. Der Bundesrat ist ermächtigt,

a) die Bedingungen festzusetzen, unter denen bei Darstellung des Ampere (§ 3) die Abscheidung des Silbers stattzufinden hat,
b) Bezeichnungen für die Einheiten der Elektricitätsmenge, der elektrischen Arbeit und Leistung, der elektrischen Kapacität und der elektrischen Induktion festzusetzen,
c) Bezeichnungen für die Vielfachen und Teile der elektrischen Einheiten (§§ 1, 5b) vorzuschreiben,
d) zu bestimmen, in welcher Weise die Stärke, die elektromotorische Kraft, die Arbeit und Leistung der Wechselströme zu berechnen ist[1].

§ 6. Bei der gewerbsmäßigen Abgabe elektrischer Arbeit dürfen Meßwerkzeuge, sofern sie nach den Lieferungsbedingungen zur Bestimmung der Vergütung dienen sollen, nur verwendet werden, wenn ihre Angaben auf den gesetzlichen Einheiten beruhen. Der Gebrauch unrichtiger Meßgeräte ist verboten. Der Bundesrat hat nach Anhörung der Physikalisch-Technischen Reichs-

[1] Dies ist, soweit bekannt, noch nicht geschehen.

anstalt die äußersten Grenzen der zu duldenden Abweichungen von der Richtigkeit festzusetzen[2].

Der Bundesrat ist ermächtigt, Vorschriften darüber zu erlassen, inwieweit die im Abs. 1 bezeichneten Meßwerkzeuge amtlich beglaubigt oder einer wiederkehrenden amtlichen Überwachung unterworfen sein sollen[2].

§ 7. Die Physikalisch-Technische Reichsanstalt hat Quecksilbernormale des Ohm herzustellen und für deren Kontrolle und sichere Aufbewahrung an verschiedenen Orten zu sorgen. Der Widerstandswert von Normalen aus festen Metallen, welche zu den Beglaubigungsarbeiten dienen, ist durch alljährlich zu wiederholende Vergleichungen mit den Quecksilbernormalen sicherzustellen.

§ 8. Die Physikalisch-Technische Reichsanstalt hat für die Ausgabe amtlich beglaubigter Widerstände und galvanischer Normalelemente zur Ermittelung der Stromstärken und Spannungen Sorge zu tragen.

§ 9. Die amtliche Prüfung und Beglaubigung elektrischer Meßgeräte erfolgt durch die Physikalisch-Technische Reichsanstalt. Der Reichskanzler kann die Befugnis hierzu auch anderen Stellen übertragen. Alle zur Ausführung der amtlichen Prüfung benutzten Normale und Normalgeräte müssen durch die Physikalisch-Technische Reichsanstalt beglaubigt sein[3].

§ 10. Die Physikalisch-Technische Reichsanstalt hat darüber zu wachen, daß bei der amtlichen Prüfung und Beglaubigung elektrischer Meßgeräte im ganzen Reichsgebiete nach übereinstimmenden Grundsätzen verfahren wird. Sie hat die technische Aufsicht über das Prüfungswesen zu führen und alle darauf bezüglichen technischen Vorschriften zu erlassen. Insbesondere liegt ihr ob, zu bestimmen, welche Arten von Meßgeräten zur amtlichen Beglaubigung zugelassen werden sollen, über Material, sonstige Beschaffenheit und Bezeichnung der Meßgeräte Bestimmungen zu treffen, das bei der Prüfung und Beglaubigung zu beobachtende Verfahren zu regeln, sowie die zu erhebenden Gebühren und das bei den Beglaubigungen anzuwendende Stempelzeichen festzusetzen.

§ 11. Die nach Maßgabe dieses Gesetzes beglaubigten Meßgeräte können im ganzen Umfange des Reichs im Verkehre angewendet werden.

§ 12. Wer bei der gewerbsmäßigen Abgabe elektrischer Arbeit den Bestimmungen im § 6 oder den auf Grund derselben ergehenden Verordnungen zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu 100 Mk. oder mit Haft bis zu 4 Wochen bestraft. Neben der Strafe kann auf Einziehung der vorschriftswidrigen oder unrichtigen Meßwerkzeuge erkannt werden.

§ 13. Dies Gesetz tritt mit den Bestimmungen in §§ 6 und 12 am 1. Januar 1902, im übrigen am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

---

[2] Dies ist, soweit bekannt, ebenfalls noch nicht geschehen. — Wegen der jetzt noch geltenden Kontrolle der elektrischen Meßgeräte vergl. § 3.

[3] Wie bisher. S. § 3.

§ 3. Die Prüfung der elektrischen Meßgeräte.

Die mit der Messung der Elektricität und deren Maßeinheiten eng zusammenhängende **Prüfung elektrischer Meßgeräte** ist bereits geregelt durch die Bekanntmachung der **Physikalisch-Technischen Reichsanstalt in Charlottenburg** vom 24. Mai 1889 über die **Prüfung elektrischer Meßgeräte** (Centr.Bl. f. d. D. R. 17. Bd. S. 309) mit den Abänderungen des § 11 Z. 1c durch die Bekanntmachung derselben Reichsstelle vom 5. Januar 1893 (a. a. O. 21. Bd. S. 3). Es wird daselbst bestimmt:

Die 2. (technische) Abteilung der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt übernimmt die Prüfung der zeitigen Werte von elektrischen Widerständen und Normalelementen, sowie der Angabe von Strommessern und Spannungsmessern für Gleichstrom. Es bleibt der Reichsanstalt vorbehalten, vor der Zulassung zur Prüfung eine Untersuchung der Brauchbarkeit und Dauerhaftigkeit dieser Geräte eintreten zu lassen.

Untersuchungen anderer als der oben genannten elektrischen Geräte und Einrichtungen übernimmt die Reichsanstalt, soweit nach ihrem Ermessen ein allgemeines technisches oder wissenschaftliches Interesse dabei vorliegt. Über den Umfang und die Ausführung solcher Untersuchungen findet eine besondere Vereinbarung mit den Beteiligten statt.

Die Prüfung elektrischer Meßgeräte wird nach Maßgabe folgender Bestimmungen ausgeführt und kann auf Verlangen mit einer Beglaubigung verbunden werden. Der Erlaß von Bestimmungen über die Prüfung hier nicht genannter Meßgeräte wird vorbehalten.

I. Widerstände.

§ 1. Die Beglaubigung ist vorbehaltlich der Bestimmungen in § 3 Nr. 1 und § 5 nur zulässig für Einzelwiderstände und Widerstandssätze aus Platinsilber, Neusilber und ähnlichen Legierungen, deren Leistungsfähigkeit durch die Temperatur erheblich größere Veränderungen als die der vorgenannten Materialien nicht erfährt. Widerstände aus Graphit, Kohle und Elektrolyten sind von der Beglaubigung ausgeschlossen.

§ 2. Die Einrichtung der zur Beglaubigung zuzulassenden Widerstände soll folgenden Anforderungen genügen:

1. Die Anlage und Ausführung soll hinreichende Sicherheit und Unveränderlichkeit der Werte gewährleisten.
2. Teile, deren Beschädigung oder willkürliche Veränderung leicht möglich und schwer wahrnehmbar ist, sollen in einem festen, bei der Einrichtung abnehmbaren Gehäuse eingeschlossen sein, welches Einrichtungen für Aufnahme der durch die Reichsanstalt anzubringenden Sicherungsverschlüsse trägt.

3. Auf jedem Meßgeräte soll eine Geschäftsnummer und eine Geschäftsfirma vermerkt sein; die letztere kann durch ein amtlich eingetragenes Fabrikzeichen ersetzt werden.
4. Der Wert des Widerstands soll unter Beifügung der Bezeichnung „Ohm" in dieser Einheit auf dem Meßgeräte unzweideutig angegeben sein; auf Widerstandssätzen ist die vorgenannte Bezeichnung nur einmal erforderlich.

§ 3. Je nach dem Antrage der Beteiligten werden die Widerstände als Gebrauchswiderstände oder als Präcisionswiderstände geprüft und beglaubigt, und zwar werden beglaubigt:

1. als Gebrauchswiderstände solche Widerstände, deren Abweichung von den Normalen der Reichsanstalt bei + 15° des hundertteiligen Thermometers ± 0,005 des Sollwerts nicht überschreitet;
2. als Präcisionswiderstände solche Widerstände, welche bei der auf ihnen verzeichneten Temperatur von den Normalen der Reichsanstalt um nicht mehr ± 0,001 des Sollwerts abweichen.

Bei Widerstandssätzen sollen diese Fehlergrenzen sowohl von jedem einzelnen Widerstande als von beliebigen Zusammenfassungen mehrerer Widerstände eingehalten werden.

Die Angabe der Temperatur auf Präcisionswiderständen hat durch den Verfertiger zu erfolgen. Nur bei Glasröhren mit Quecksilberfüllung, deren Beglaubigung als Präcisionswiderstände statthaft ist, übernimmt die Reichsanstalt auf Wunsch der Beteiligten die Anbringung dieser sowie der nach § 2 Nr. 4 erforderlichen Bezeichnungen.

Die Prüfung von Gebrauchswiderständen erfolgt durch Vergleichung bei mittlerer Zimmertemperatur, diejenige von Präcisionswiderständen bei zwei verschiedenen, passend gewählten Temperaturen.

§ 4. Die Beglaubigung geschieht durch Aufbringung eines Stempels und einer Prüfungsnummer in der Nähe der Angabe des Widerstandswertes durch Anlegung von Sicherungsverschlüssen am Gehäuse, sowie durch Ausfertigung eines Beglaubigungsscheins. Bei Widerstandssätzen wird der Stempel in die Nähe eines der mittleren unter den angegebenen Widerstandswerten gesetzt. Die Stempel und die Verschlüsse zeigen das Bild des Reichsadlers und die Jahreszahl der Prüfung. Bei dem Stempel für Präcisionswiderstände tritt ein fünfstrahliger Stern hinzu.

Der den gestempelten Widerständen beigegebene Beglaubigungsschein bekundet bei Gebrauchswiderständen ihre Abweichung von den Normalen der Reichsanstalt bis auf ± 0,001, bei Präcisionswiderstände bei zwei Temperaturen bis auf wenigstens ± 0,000 1 ihres Sollwerts, doch wird bei kleineren Widerständen die Angabe der Abweichungen nur bis zu 0,000 001 Ohm geführt. Hierbei ist anzugeben, daß das Ohm bis zu 1,06 Siemens-Einheiten berechnet ist.

§ 5. Widerstände aus starken Kupferseilen, welche den Bestimmungen unter § 2 Nr. 1, 3, 4 genügen, können ausnahmsweise zur Prüfung zugelassen

werden. Ein solcher Widerstand wird bei der auf demselben angegebenen Temperatur oder, falls eine derartige Angabe fehlt, bei + 15° mit den Normalen der Reichsanstalt verglichen und, wenn die Abweichungen ± 0,01 des Sollwertes nicht überschreiten, an den Abzweigungsstellen gestempelt. In der beigegebenen Prüfungsbescheinigung wird die Einhaltung der Fehlergrenzen bekundet und das Gewicht des Widerstandes aufgeführt.

II. Normalelemente.

§ 6. Bis auf weiteres werden zur Prüfung und Beglaubigung nur Normalelemente nach L. Clark mit der Bezeichnung als solche zugelassen, sofern deren Einrichtung ein Umkehren gestattet, ohne daß das Zink mit dem Quecksilber in Berührung kommt. Auch sollen die Anforderungen unter § 2 Nr. 1 bis 3 erfüllt sein. Etwaige mit den Normalelementen fest verbundene Thermometer müssen vor ihrer Einfügung der Reichsanstalt zur Prüfung vorgelegen haben und deren Prüfungsstempel tragen.

§ 7. Die Prüfung eines Normalelements erfolgt durch Vergleichung mit den Normalen der Reichsanstalt: ist die Abweichung nicht größer als ± 0,001 Volt, so wird das Element unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen unter § 4 Abs. 1 gestempelt und in dem beigegebenen Beglaubigungsscheine die Einhaltung der vorstehenden Fehlergrenze bekundet.

III. Strommesser und Spannungsmesser.

§ 8. Zur Prüfung und Beglaubigung zugelassen werden bis auf weiteres Strommesser für Stromstärken bis zu 1000 Ampere und Spannungsmesser für Spannungen bis zu 300 Volt, sofern dieselben den Anforderungen unter § 2 Nr. 1—3 genügen und sofern auf ihnen die Werte der Skalenteile unter Beifügung der Bezeichnung „Ampere“ bez. „Volt“ in diesen Einheiten unzweideutig vermerkt sind.

Auf Meßgeräten, deren verbürgte Anwendung auf einen Teil der vorhandenen Skala eingeschränkt werden soll, sind die Grenzen ihres Anwendungsgebietes anzugeben in der Form: „Strommesser richtig von . . . bis . . . Ampere“ bez. „Spannungsmesser richtig von . . . bis . . . Volt.“ Hierbei soll das Anwendungsgebiet wenigstens 10 Skalen-Intervalle umfassen.

§ 9. Die Prüfung eines Strommessers oder eines Spannungsmessers erfolgt durch Vergleichung mit den Normalen der Reichsanstalt an wenigstens drei Skalenstellen und zwar bei steigender sowie bei fallender Stromstärke bez. Spannung.

Bei der Prüfung von Spannungsmessern, welche nach unzweideutiger Aufschrift nur mit kurzer oder nur mit lang dauernder Einschaltung gebraucht werden sollen, wird die Dauer der Einschaltung dementsprechend bemessen und zwar im ersten Falle auf höchstens eine Minute, im andern Falle auf wenigstens eine Stunde. Fehlt eine Angabe der Einschaltungsdauer, für welche ein

Spannungsmesser bestimmt ist, so sollen die Fehlergrenzen für kurze und für dauernde Einschaltung eingehalten werden.

§ 10. Die Beglaubigung erfolgt bei Meßgeräten ohne Beschränkung des Anwendungsgebietes, wenn die gefundenen Fehler entweder nicht über ± 0,2 der die Prüfungsstelle enthaltenden bez. ihr benachbarten Skalenintervalle oder nicht über ± 0,01 des Sollwertes hinausgehen; bei Geräten mit beschränkter Anwendung der Skala (§ 8 Abs. 2) soll der Fehler innerhalb des Anwendungsgebietes ± 0,01 des Sollwertes nicht übersteigen.

Die Stempelung eines Strommessers oder eines Spannungsmessers geschieht nach Maßgabe der Bestimmungen unter § 4 Abs. 1; der Stempel erhält seinen Platz nahe der Mitte des Anwendungsgebietes der Skala. Dem gestempelten Meßgeräte wird ein Beglaubigungsschein beigegeben, welcher die gefundenen Fehler bekundet.

IV. Gebühren.

§ 11. Es werden erhoben:

1. für die Prüfung und Stempelung
   a) eines einzelnen Gebrauchswiderstandes eine Gebühr von . . . 2.— Mk.
   b) eines Satzes von Gebrauchswiderständen eine Grundgebühr von . . . 2.— „
      sowie für jede einzelne Abteilung eine Zusatzgebühr von je . . . —.50 „
   c) eines einzelnen Präcisionswiderstandes eine Gebühr von . . . 8.— „
      eines Satzes von Präcisionswiderständen eine Grundgebühr von . . . 8.— „
      sowie für jede einzelne Abteilung eine Zusatzgebühr von je . . . 1.— „
   d) eines Quecksilberwiderstandes eine Gebühr von . . . 12.— „
2. für die Prüfung und Stempelung eines Normalelements eine Gebühr von . . . 1.50 „
3. für die Prüfung und Stempelung
   a) eines Strommessers unter 300 Ampere oder eines Spannungsmessers nach Prüfung an drei Skalenstellen eine Gebühr von . . . 3.— „
      für Prüfung jeder weitern Stelle . . . —.20 „
   b) eines Strommessers von 300 bis ausschließlich 600 Ampere das Anderthalbfache der Sätze zu a.
   c) eines Strommessers von 600—1000 Ampere das Doppelte der Sätze zu a.
4. für nachträgliches Aufbringen der vorgeschriebenen Bezeichnungen . . . —.50 „

5. für die Prüfung von Meßgeräten, deren Stempelung sich als unzulässig erweist, Gebühren nach Maßgabe der aufgewendeten Arbeit und zwar für die Stunde 1.50 Mk.; werden die gefundenen Fehler dem Beteiligten mitgeteilt, so erfolgt die Ansetzung der Gebühren, wie bei gestempelten Geräten.
6. für Untersuchung der Brauchbarkeit und Dauerhaftigkeit von elektrischen Apparaten und Einrichtungen (vergl. Einleitung) Gebühren ebenfalls nach Maßgabe der aufgewendeten Arbeit, jedoch für die Stunde . . . . 3.— Mk.

Zweiter Abschnitt.

Das Telegraphen- und Telephonwesen im Deutschen Reiche.

---

§ 4. Gleichungs- und Unterscheidungspunkte zwischen Telegraphie und Telephonie.

In einem Urteile des Reichsgerichts, III. Straffenat, vom 28. Februar 1889, abgedruckt in Regers Entscheidungen 10. Bd. S. 74, wird die Frage ausführlich behandelt, ob die Fernsprecheinrichtungen technisch und begrifflich eine Unterart der „Telegraphenanstalten" bilden oder ob die Telephonie eine selbständige, von der Telegraphie wesentlich verschiedene Gattung der Nachrichtenvermittelung in sich schließt. Hierbei sind allerdings „Telegraphenanstalten" i. S. der §§ 317, 318 R.S.G.B.[1] gemeint, indessen

---

[1] § 317 R.S.G.B. Wer gegen eine zu öffentlichen Zwecken dienende Telegraphenanstalt vorsätzlich Handlungen begeht, welche die Benutzung dieser Anstalt verhindern oder stören, wird mit Gefängnis von 1 Monat bis zu 3 Jahren bestraft.

§ 318. Wer gegen eine zu öffentlichen Zwecken dienende Telegraphenanstalt fahrlässiger Weise Handlungen begeht, welche die Benutzung dieser Anstalt verhindern oder stören, wird mit Gefängnis bis zu 1 Jahre oder mit Geldstrafe bis zu 900 Mk. bestraft.

Gleiche Strafe trifft die zur Beaufsichtigung und Bedienung der Telegraphenanstalten und ihrer Zubehörungen angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten die Benutzung der Anstalt verhindern oder stören.

Diese Vorschriften haben übrigens jetzt nach dem Reichsgesetze, betr. die Abänderung der Bestimmungen des Strafgesetzbuchs, vom 13. Mai 1891 (R.G.Bl. Nr. 15) folgende Fassung:

kommt dies für den jetzigen Zweck der hier mitgeteilten Ausführungen des Reichsgerichts nicht weiter in Betracht. Es heißt in der Entscheidung:

„Nur geringer Wert für die Beantwortung der so gestellten Frage wird der Wortbedeutung des Ausdrucks „Telegraph“ beizulegen sein . . . Derselbe führt auf die §§ 296 bis 300 des preußischen Strafgesetzbuchs und über diese hinaus auf die Bestimmungen des preußischen Gesetzes vom 30. November 1840 (Pr.G.S. 1841 S. 9), das heißt auf eine Zeit zurück, in welcher die elektrische Telegraphie sich in den ersten Anfängen ihrer Entwickelung befand, in Deutschland elektrische Telegraphenanstalten noch gar nicht bestanden, und deshalb auch von einem eigentlichen „in die Ferne schreiben“ noch gar nicht gesprochen werden konnte. Es waren damals wesentlich nur die optischen Telegraphen und das auf optischen Zeichen beruhende Signalwesen der Eisenbahnen, welche man als wichtige Verkehrsanstalten, in unmittelbarer Verbindung mit den Eisenbahnen selbst, gegen alle frevelhafte Beschädigung besonders zu schützen für geboten erachtete, und unter dem einmal üblich gewordenen Namen „Telegraphenanstalt“ zusammenfaßte. Erst die Heranziehung der Elektricität in den Dienst der Telegraphie hat dann die Erzeugung urkundlich fixierter Zeichen (Punkte, Striche, Druckschrift, handschriftliche Buchstaben u. s. w.) mittelst des vom Elektromagneten am Ankunftsörte in Bewegung gesetzten Mechanismus ermöglicht, solchergestalt zu einem eigentlichen „in die Ferne schreiben“ geführt und so dem Ausdrucke „Telegraph“ statt der ursprünglich nur figürlichen, auch eine wortgetreue Bedeutung verliehen. Immerhin *umfaßt auch heute noch das Wort „Telegraph“ alle möglichen Methoden der Nachrichtenvermittelung in die Ferne, gleichviel ob es sich dabei um die Benutzung der elektrischen Kraft oder pneumatischer Bewegungskräfte, um optische oder elektrische Zeichen handelt.* Hiervon ausgehend, erscheint gewiß, daß, wenn das Wesen der Telegraphie darin besteht, mittelst Reproduktion vorausbestimmter, das ist zwischen Absender und Empfänger gewillkürter Zeichen Nachrichten an einen entfernten Ort zu befördern, das Begriffs-

---

§ 317. Wer vorsätzlich und rechtswidrig den Betrieb einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage dadurch verhindert oder gefährdet, daß er Teile oder Zubehörungen derselben beschädigt oder Veränderungen daran vornimmt, wird mit Gefängnis von 1 Monat bis zu 3 Jahren bestraft.

§ 318. Wer fahrlässiger Weise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Betrieb einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage verhindert oder gefährdet, wird mit Gefängnis bis zu 1 Jahre oder mit Geldstrafe bis zu 900 Mk. bestraft.

Gleiche Strafe trifft die zur Beaufsichtigung und Bedienung der Telegraphenanlagen und ihrer Zubehörungen angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten den Betrieb verhindern oder gefährden.

Vergl. §§ 316, — in der Fassung des Reichsgesetzes vom 27. Dezember 1899 (R.G.Bl. S. 729) — 319 R.S.G.B. und die Telegraphenordnung für das Deutsche Reich vom 9. Juni 1897 (Amtsbl. f. d. R.P.A. S. 215).

merkmal der „Zeichenreproduktion" im weitesten Sinne verstanden werden muß. Insbesondere kann es keinem Zweifel unterliegen, daß ebenso, wie die, sei es durch Lichterscheinungen, sei es durch Figurenbilder erzeugten optischen Signale trotz ihres unfixierten Charakters zur telegraphischen Zeichensprache gehören, so auch akustische Erscheinungen reproduzierte Zeichen der Telegraphie sein können. Die Läutesignale, die Töne des Morseschen Klopfers sind unbestritten längst bekannte Bestandteile der Telegraphie. Gehören aber einmal die Schallbewegungen der Akustik mit zu den der Telegraphie unterworfenen Zeichen, dann ist auch schlechterdings kein Grund mehr findbar, das artikulierte, der menschlichen Stimme nachgebildete Wort als Lauterscheinung anders zu behandeln, wie den unartikulierten, von einer Metallglocke oder einem metallenen Stifte erzeugten Ton. Mit anderen Worten: jede Nachrichtenbeförderung, welche nicht durch den Transport des körperlichen Trägers der Nachricht von Ort zu Ort, sondern dadurch bewirkt wird, daß der an einem Orte zum sinnlichen Ausdrucke gebrachte Gedanke an einem andern entfernten Orte sinnlich wahrnehmbar wieder erzeugt wird, fällt dem Wesen der „Telegraphenanstalten" anheim."

„... Wäre das Wesen derjenigen Kräfte, welche die heutige Wissenschaft unter dem Namen „Elektricität" zusammenzufassen sich gewöhnt hat, nicht nur den Wirkungen, sondern auch dem Grunde und der Substanz nach bekannt, so könnte Sachverständigen die Frage zur Entscheidung vorgelegt werden, ob der elektrische Strom als ein Fluidum zu denken ist, gerade so geeignet, die Schwingungserscheinungen elektrischer Körper mittelst eigener Schwingungen als akustisch vernehmbare Schallwellen fortzupflanzen, wie dies erfahrungsgemäß die atmosphärische Luft, das Wasser, Metalle u. s. w. vermögen ... Solchen zur Zeit unlösbaren Problemen gegenüber hat sich der Richter unbedingt auf den Boden der herrschenden wissenschaftlichen Anschauungen zu stellen und innerhalb der gegebenen Grenzen des Naturerkennens zu verbleiben. Darnach aber hat der Apparat des Telephons oder der Fernsprechanstalt es unbestritten mit folgenden physikalischen Erscheinungen zu thun. Gleichviel ob am Abgangsorte ein dem Tonempfänger gleicher Bellscher Apparat oder ein Mikrophon zum Sprechen benutzt wird; in jedem Falle verhallt und erstirbt hier, am Abgangsorte, der Ton des Sprechenden, insoweit er eine Schallbewegung und Schallwellen der Luft hervorgerufen hat, vollständig; diese Schallwellen der Luft haben als solche keinerlei Fortpflanzung, bleiben, nachdem sie in der Luft verhallt sind, allezeit für ein menschliches Ohr unerreichbar. Wohl aber haben die durch den Sprechenden erzeugten Schallwellen der Luft lediglich durch mechanische Einwirkung Schwingungserscheinungen auf einer metallnen Membrane oder in lose mit einander verbundenen Kohlenstäbchen (Mikrophon) erzeugt, diese Schwingungserscheinungen mit allen ihren minimen Differenzen haben sich in genau entsprechende Differenzierungen eines elektrischen Stroms umgesetzt, der elektrische Strom hat sodann die in ihm erzeugten Bewegungen am Ankunftsorte mittelst des Elektromagneten, mittelst dessen Anziehungs- und Abstoßungskraft auf eine Metallplatte weiter übertragen, und die hierdurch in Schwingungen versetzte Metallplatte erzeugt nun Luftwellen, welche nunmehr

erst das Ohr des Hörers erreichen und als Tonempfindung zu dessen Bewußtsein gelangen. Diese Schwingungserscheinungen in der Membrane des Tonempfängers entsprechen, von zufälligen Abweichungen abgesehen, nun allerdings den Schallwellen und den Schwingungserscheinungen, wie sie der am Abgangsorte erzeugte Ton des Sprechenden hervorgerufen hat. Insofern mag man befugt sein, von „gleichen" Schallerscheinungen zu sprechen . . . Die durch den Tonempfänger vermittelten Schallerscheinungen sind aber nach dem Bemerkten mit dem gesprochenen Worte als identisch nicht zu bezeichnen. Die vom Absender gesprochenen Worte haben sich als Schallbewegung am Abgangsorte vollkommen in elektrische Bewegung umgesetzt, und erst die elektrische Bewegung hat sich am Ankunftsorte wiederum in Schallbewegung umgewandelt. Die eine und die andere Schallbewegung gleichen sich akustisch freilich so vollkommen wie optisch das fixierte Spiegelbild dem Originale gleicht, und nach den Naturgesetzen gleichen muß . . . Zwischen der ursprünglichen und der neu erzeugten Schallbewegung liegt aber, die eine von der andern scharf trennend, der elektrische Strom mit seinen nur ihm eigentümlichen Eigenschaften und schließt jede mögliche Identität aus . . ."

„Darnach erscheint der Schluß in erhöhtem Maße gerechtfertigt, daß, wenn weder Logik noch Naturgesetz dawider spricht, die durch die Fernsprechleitung zur sinnlichen Wahrnehmung des Hörers gelangenden Worte als vom Apparate des Ankunftsorts automatisch wieder erzeugte Lautzeichen aufzufassen, alle inneren Gründe darauf hinweisen, die öffentlichen Zwecken dienenden Fernsprechleitungen als einen mit der Telegraphie nicht nur thatsächlich aufs engste verwandten und technisch verknüpften, sondern im wesentlichen mit der Telegraphie identischen Zweig der heutigen öffentlichen Verkehrsanstalten den die letzteren schützenden Strafbestimmungen der §§ 317, 318 R.S.G.B. (s. oben S. 20 Anm. 1) unterzuordnen."

Hiernach wird es unbedenklich sein, die Begriffe „Telegraph", „Telegraphenwesen", „Telegraphenanstalten" ohne weiteres gleichzeitig für „Telephon", Telephonwesen" und „Telephonanstalten" zu gebrauchen.

§ 5. Das Telegraphenwesen im Deutschen Reiche vom Gesichtspunkte des Staatsrechts.

Zunächst maßgebend für die staatsrechtliche Beurteilung des Telegraphenwesens im Deutschen Reiche ist die Verfassung des letztern vom 16. April 1871 (B.G.Bl. S. 63). Wie bisher schon in den deutschen Bundesstaaten das Telegraphenwesen ohne weiteres und ohne gesetzliche Regelung als staatliches Regal angesehen worden war — nur im Königreiche Sachsen ist das Staatsmonopol des

Telegraphen durch das Gesetz, die Anlegung und Benutzung elektromagnetischer Telegraphen betr., vom 21. September 1855 (G. u. V.O.Bl. S. 591) nebst Ausführungsverordnung dazu von demselben Tage (G. u. V.O.Bl. S. 593) im Gesetzgebungswege festgelegt worden[1] —, so hat auch die Reichsverfassung diesen Grundsatz für das Gebiet des Deutschen Reichs mit einigen Einschränkungen für die Königreiche Bayern und Württemberg angenommen. (Art. 4, 8, 11, 18, 48, 49, 50, 52, 69, 70, 72, 73 der Verfassung des Deutschen Reichs[2].)

Das Telegraphenwesen unterliegt der Beaufsichtigung des Reichs, es besteht beim Bundesrate ein Ausschuß für Eisenbahnen, Post und Telegraphen; der Kaiser schließt Verträge mit fremden Staaten, also auch die überaus wichtigen Telegraphenverträge unter Zustimmung des Bundesrats und Reichstags, soweit nicht lediglich der Grenzverkehr der Bundesstaaten mit außerdeutschen Staaten in Betracht kommt, in welchen Fällen die Bundesstaaten Verträge mit anderen Staaten selbständig abschließen können[3]. Auch die Telegraphenanstalten werden für das gesamte Gebiet des Deutschen Reichs als einheitliche Staatsverkehrsanstalten eingerichtet und verwaltet[4]. Die Telegraphenbeamten sind Reichsbeamte, die Einnahmen auch des Telegraphenwesens für das ganze Deutsche Reich gemeinschaftlich[5] u. s. w. Das gesamte Reichstelegraphenwesen wird mit dem Reichspostwesen durch den Staatssekretär des Reichspostamts geleitet. (Allerh. Erlaß vom 23. Februar 1880 — R.G.Bl. 1880 S. 25.) Im übrigen ist zu verweisen auf die Ver-

[1] Vergl. § 7.

[2] Nach einer Entscheidung des Preußischen Oberverwaltungsgerichts vom 29. März 1892 ist die Reichstelegraphenverwaltung zu Vorausleistungen für den Wegebau gemäß § 1 des Gesetzes, betr. die Heranziehung von Fabriken u. s. w. mit Präcipualleistungen für den Wegebau in der Provinz Schlesien, vom 16. April 1889 (Ges.S. S. 100 f.) nicht verpflichtet, da sie, eine der innern Staatsverwaltung organisch angehörige Anstalt, nach Art. 48 der Reichsverfassung eine öffentliche Verkehrsanstalt ist. In dem Streitfalle war die Reichstelegraphenverwaltung für die An- und Abfuhr von Telegraphenstangen zu einer ihr gehörigen Zubereitungsanstalt derselben zu Straßenherstellungskostenbeiträgen herangezogen worden. (Arch. f. P. u. T. 1892 S. 345.)

[3] Vergl. das Schlußprotokoll zu dem Vertrage vom 23. November 1870, betr. den Beitritt Bayerns zur Verfassung des Deutschen Bundes (B. G.Bl. S. 23 unter XI).

[4] Vergl. das Reichstelegraphengesetz vom 6. April 1892 unter § 8.

[5] Vergl. jedoch wegen Bayerns und Württembergs den Art. 52 der Reichsverfassung.

ordnung vom 22. Dezember 1875, betr. die Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens (R.G.Bl. 1875 S. 379); das Reichsgesetz vom 31. März 1873, betr. die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten (R.G.Bl. 1873 S. 61); den Allerhöchsten Erlaß vom 27. Dezember 1871, betr. den Rang der Telegraphendirektoren (R.G.Bl. 1872 S. 7); desgleichen vom 17. Juli 1876, betr. die Amtsbezeichnung „Telegraphendirektor" und „Telegrapheninspektor" (R.G.Bl. S. 186); die Verordnung vom 29. Juni 1877, betr. die Tagegelder und Fuhrkosten von Beamten der Reichspost- und Telegraphenverwaltung (R.G.Bl. S. 545); das Bundesgesetz vom 16. Mai 1869, betr. die Einführung von Telegraphenfreimarken (B.G.Bl. 1869 S. 377), auch gültig für Baden und Südhessen (B.G.Bl. 1870 S. 647) und für Elsaß-Lothringen (R.G.Bl. 1875 S. 69), dagegen nicht in Bayern und Württemberg; die Bekanntmachung des Bundeskanzlers vom 10. Juli 1869, betr. die Einführung der Telegraphenfreimarken (Pr. Min.Bl. f. d. i. Verw. 1869 S. 220); die Verordnung, betr. die gebührenfreie Beförderung von Telegrammen, vom 2. Juni 1877 (R.G.Bl. S. 524); die Telegraphenordnungen vom 13. August 1880 (Amtsbl. d. R.P.A. S. 287), vom 15. Juni 1891 (Amtsbl. d. R.P.A. S. 213) und vom 9. Juni 1897 (Amtsbl. d. R.P.A. S. 215); das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 (R.G.Bl. S. 467), von welchem weiter unten (§ 8) die Rede sein wird, u. s. w.

Im Anschlusse hieran und mit Bezug auf die Regalität der Fernsprechanlagen ist eines Erlasses der preußischen Minister des Innern und für Handel und Gewerbe vom 30. Juni 1882 (vergl. hierzu auch § 15) aus dem preußischen Ministerialblatte für die innere Verwaltung in Reg. Entsch. 3. Bd. S. 117 abgedruckt, zu gedenken, wo es heißt:

„Bei der Reichsverwaltung besteht über die Grenzen des Reichstelegraphenregals die aus dem Nachstehenden zu entnehmende Auffassung.

Nach Art. 48 der Verfassung des Deutschen Reichs sind die Telegraphenanlagen, zu denen auch die Fernsprech-(Telephon-)Anlagen gerechnet werden müssen, im Prinzipe als Gegenstände des Reichsregals anzusehen. Es kann danach zwar Niemandem verwehrt werden, innerhalb seiner eigenen Gebäude, Etablissements oder Grundstücke Telegraphen- oder Fernsprechanlagen einzurichten, vorausgesetzt, daß der Besitzer innerhalb seiner Grenzen bleibt und mit der Anlage nicht fremde Grundstücke, öffentliche Wege, Straßen u. s. w.

überschreitet. Derartige Anlagen sind keine Verkehrsanstalten, sondern ein Teil der technischen Einrichtungen des landwirthschaftlichen oder Fabrikbetriebes des Eigentümers, ähnlich wie eine elektrische Klingel in den Wohnräumen eines Privaten.

Sobald es sich aber a) um die Unterhaltung von Telegraphen oder Fernsprechverbindungen zwischen Grundstücken handelt, welche zwar ein und demselben Besitzer gehören, aber räumlich — sei es durch Grundstücke anderer Besitzer, sei es durch öffentliche Wege — von einander getrennt sind, oder sobald b) die Unterhaltung derartiger Verbindungen zwischen Häusern, Etablissements, Grundstücken u. s. w. in Frage kommt, welche nicht ein und demselben Besitzer gehören, würde die Leitung den Begriff einer Verkehrsanstalt haben und damit in das Reichsregal eingreifen.

Hinsichtlich der Fälle a wird die Genehmigung seitens des Reichs in der Regel ohne weiteres und insbesondere ohne Anspruch auf Erhebung einer Abgabe erteilt werden, jedoch unter dem Vorbehalte des Widerrufs, um jederzeit den Abbruch der Leitung verlangen zu können, z. B. falls dieselbe störend auf den Betrieb benachbarter öffentlicher Leitungen einwirken, oder der Besitzer sich unbefugt den Anschluß an die letzteren verschaffen sollte.

Ob eine Anlage den Charakter einer Verkehrsanstalt hat, wird der Entscheidung der Reichsorgane zu unterziehen sein[6].

---

[6] Bereits in einem Erlasse vom 27. Oktober 1880 (Reg. Entsch. 1. Bd. S. 219) hatte sich der Preußische Minister des Innern von einem etwas andern Gesichtspunkte ganz ähnlich über dieselbe Frage geäußert: „Nach Art. 48 der Reichsverfassung soll das Telegraphenwesen für den ganzen Umfang des Deutschen Bundes als einheitliche Staatsverkehrsanstalt eingerichtet werden. Unter den Begriff der Telegraphen i. S. jener Bestimmung fallen auch die Fernsprech-(Telephon-)Anlagen. Es kann daher der Errichtung und dem Betriebe von Fernsprech-(Telephon-)Verbindungen als Verkehrsanstalten durch andere als die Reichstelegraphenverwaltung oder diejenigen, welchen die Anlage und der Betrieb von Telegraphenlinien für bestimmte Strecken gestattet ist, im polizeilichen Wege entgegengetreten werden." (Pr. Min.Bl. f. d. i. Verw. 41. Bd. S. 305.)

Nach einem Erkenntnisse des Preußischen Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte vom 13. Februar 1886 — Pr. Min.Bl. f. d. i. Verw. 47. Bd. S. 44 — sind übrigens die auf Beseitigung einer ohne Genehmigung der Reichstelegraphenverwaltung hergestellten Fernsprechverbindung gerichteten Verfügungen und Exekutivmaßregeln einer Polizeibehörde polizeiliche Verfügungen und Exekutivmaßregeln; sie stehen daher hinsichtlich der Anfechtung im Rechtswege unter dem im § 1 des Gesetzes vom 11. März 1842 gewährleisteten Schutze. (Über die Gesetzmäßigkeit der polizeilichen Verfügung hat allein die vorgesetzte Dienstbehörde, haben aber nicht die Gerichte zu entscheiden.)

Über die Frage endlich, ob die Stadtfernsprechstelle einer Privatperson unter die zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlagen fällt, also den Schutz der §§ 317 f. R.St.G.B. genießt, hat sich das Reichsgericht in einem Erkenntnisse vom 23. Dezember 1890, welches im Archiv für Post und Telegraphie (Beihefte zum Amtsblatte des Reichspostamtes) 20. Bd. S. 117 auszugsweise abgedruckt ist, bejahend ausgesprochen. (Vergl. hierzu auch § 15.)

§ 6. Fortsetzung. Telegraphenvereine und Telegraphenkonferenzen. Statistik. Unterseekabel.

Zusammen mit Österreich, Bayern und Sachsen errichtete Preußen bereits am 25. Juli 1850 in Dresden den Deutsch-österreichischen Telegraphenverein, an welchen sich sehr bald die übrigen deutschen Staaten und die Niederlande anschlossen. Im Jahre 1858 trat der erste internationale Telegraphenkongreß in Brüssel zusammen und wurde der Vater des „Allgemeinen Telegraphenvereins", der mit Ausnahme Englands alle europäischen Telegraphenverwaltungen umfaßte. Auf den Konferenzen in Paris 1865 und in Wien 1868 wurde der Verein durch Abschluß von Verträgen mit außereuropäischen Ländern erweitert. Von 1871 ab folgten die Konferenzen in Rom, St. Petersburg, London, Berlin, Paris, Budapest (1896). Es kann nicht geleugnet werden, daß durch die Telegraphenkonferenzen vieles erreicht worden ist, vor allen Dingen eine innige Verbindung sämtlicher Telegraphenverwaltungen. Die Tariffrage ist fortgesetzt beraten worden, zur Aufstellung einer einheitlichen Gebührenordnung ist man aber trotz mehrfacher Herabsetzung des Tarifs und der auf Betreiben der deutschen Reichsregierung erfolgten Einführung des Worttarifs auch für den internationalen Verkehr noch nicht gelangt.

Auch die transatlantischen Kabelgesellschaften haben sich rege an den Telegraphenkonferenzen beteiligt — erstmalig erschienen sie 1871 auf der Konferenz in Rom. Diese Privatgesellschaften vertraten 1896 insgesamt 259 000 km Linie und 262 000 km Leitung. Obwohl das Deutsche Reich an staatlichen Unterseekabeln vor allen anderen Ländern steht, so vertrat es doch Ende 1898 nur 8232,28 km Leitung. (S. 45 der Statistik der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung für 1898.) Das will gegenüber dem Besitze der meist nichtdeutschen Kabelgesellschaften im Hinblick auf die großen kolonialen deutschen Interessen in Afrika und Asien, sowie den australischen Meeren, ganz abgesehen von der Vertretung sonstiger deutscher Interessen im Auslande, nicht viel besagen und es wäre dringend zu wünschen, daß unsere nationale Selbständigkeit auch auf diesem Gebiete ehebaldigst achtunggebietend mehr hervortrete, solange es nicht zu spät ist.

Daß die deutsche Reichsregierung mit Unterstützung des Reichstags in dieser brennenden Frage das Ihrige thut, kann man mit Befriedigung aus der Mitteilung des Staatssekretärs des Reichspostamts v. Podbielski in der Reichstagssitzung vom 14. April 1899 entnehmen, derzufolge die unterseeische Kabelverbindung von Deutschsüdwestafrika mit Deutschland seit dem 13. April 1899 funktioniert, mithin Swakopmund und Deutschsüdwestafrika mit der Heimat auf telegraphischem Wege verbunden ist. (Sten. Ber. S. 1768.) Wie notwendig deutsche Kabelverbindungen des Mutterlandes mit den Kolonien und Außenstationen sind, hat nachmals der Krieg zwischen Großbritannien und Transvaal gelehrt. Da die großen Kabelverbindungen zwischen Südafrika und Europa zumeist in englischen Händen sind, konnte es England unternehmen, eine strenge Telegraphencensur mit Unterbindung aller nicht an das englische Kriegsamt gerichteten telegraphischen Nachrichten auszuüben. Soweit nicht französische oder sonstige Kabel zur Verfügung standen, ist der deutsche Nachrichtenverkehr mit Südafrika durch diese Maßregel fast abgeschnitten worden, natürlich sehr zum Nachteile des einheimischen Handels, der mangelhaften Nachrichten vom Kriegsschauplatze gar nicht zu gedenken. Es darf also auf halbem Wege nicht stehen geblieben werden, sondern es erheischt die Sicherung der einheimischen Interessen im Auslande ebenso die beschleunigte Vermehrung der deutschen Kriegsflotte, wie den Ausbau der deutschen Unterseekabel mit den außereuropäischen Weltteilen. Die Kostenfrage kann den ungeheuren Interessen der deutschen Politik, des deutschen Handels und Verkehrs gegenüber hindernd nicht in Betracht kommen. Wie man übrigens hört, ist deutscherseits weiter die unmittelbare staatliche Kabelverbindung mit Amerika im Werke.

„Nach dem Stande vom 20. März 1900 sind auf der Erde im ganzen rund 329040 km Unterseekabel vorhanden, davon sind 36930 km Staatskabel und 292110 km Privatkabel. Wie sich die Kabel auf die einzelnen Länder verteilen, möge man aus den nachfolgenden Angaben ersehen. Deutschland nimmt im Kabelbesitz unter den europäischen Staaten die 4. Stelle ein. Es hat 4180 km Staatskabel und 2063 km Privatkabel (s. jedoch vorher). Die wichtigsten Staatskabel sind außer den beiden deutsch-schwedischen, dem deutsch-

dänischen und den beiden deutsch-englischen (Borkum—Bacton) die reichseigenen Kabel Greetsiel—Borkum—Lowestoft (England), Greetsiel—Borkum—Valentia (Irland) und Hoyer—Westerland (Sylt)—Arendal (Norwegen). Das vorhandene bis jetzt einzige Privatkabel Deutschlands zwischen Borkum und Vigo (Spanien) gehört der Deutschen Seetelegraphengesellschaft in Köln. — Österreich-Ungarn und Belgien besitzen lediglich Staatskabel und zwar von im ganzen nur 397 und 100 km Länge. — Dänische Staatskabel sind 435 km, Privatkabel 12 952 km vorhanden. Die Privatkabel gehören sämtlich der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft, deren Linien sich zwischen England, Norwegen, Schweden, Dänemark und Rußland, Japan, China und Korea, zwischen Dänemark und Frankreich befinden. — Spanien besitzt nur 3230 km Staatskabel. Die wichtigsten sind das Kabel Cadix—Teneriffa (Canarische Inseln) und das Kabel Tarifa—Tanger (Marokko). — Frankreich gehören 9325 km Staatskabel und 24 434 km Privatkabel. Unter den erstgenannten sind die wichtigsten: die französisch-englischen Kabel, die Kabel ab Marseille nach Algier, Oran, Biserta und Tunis, ferner das Kabel zwischen den Canarischen Inseln und St. Louis (Senegal) und das Kabel Mozambique—Majunga (Madagascar). Die Privatkabel sind fast sämtlich Eigentum der Compagnie française des câbles télégraphiques, deren Linien sich von Brest nach Kap Cod (Massachusetts) und nach New-York, ferner von Cuba über Haïti und San Domingo einerseits nach den kleinen Antillen, Cayenne und Pinheiros (Nordbrasilien), andererseits nach Venezuela, sowie von Queensland (Australien) nach Neu-Caledonien erstrecken. Außerdem ist zu nennen das der United States and Hayti Telegraph and Cable Company gehörende Kabel New-York—Kap Haïtien (Haïti). England besitzt weitaus die größte Anzahl von Unterseekabeln, nämlich 3476 km Staatskabel und 205 387 km Privatkabel. Die wichtigsten Staatskabel sind: das englische Kabel Norderney—Lowestoft (England) sowie die englisch-deutschen, die englisch-niederländischen, die englisch-belgischen und die englisch-französischen Kabel. Als wichtigste Privatkabel sind anzuführen: die Kabel der Eastern Telegraph Company und der mit ihr verbündeten Kabelgesellschaften zwischen England, Spanien, Portugal, Gibraltar, Malta, Alexandrien und Port Saïd (Ägypten); zwischen

Suez, Aden und Indien (Bombay); zwischen Indien (Madras), Penang, Singapore, Siam und China; zwischen Singapore, Niederländisch-Indien und Australien; zwischen dem australischen Festlande und Neu-Seeland; zwischen Marseille, Bona und Malta, zwischen Triest, Korfu, Zante und Alexandrien; die Kabel an der Ost- und Westküste von Afrika; die Kabel Cape Town—St. Helena—Ascension—St. Vincent; ferner die 4 Kabel der Anglo American Telegraph Company und das Kabel der Direct United States Cable Company von Valentia (Irland) und Ballinskelligs Bay (Irland) nach Nordamerika; die Kabel der Western Telegraph Company von Portugal über Madeira und St. Vincent nach Brasilien und bis Uruguay; die Kabel, welche die westindischen Inseln unter einander verbinden, und die Kabel an der Westküste von Südamerika von Chile bis Peru. Die übrigen europäischen Länder besitzen nur Staatskabel: Griechenland 102, Italien 1964, Norwegen 600, Niederland 317, Portugal 213, Rußland 298, Schweden 237, die Schweiz 18 und die Türkei 637 km. In den übrigen Erdteilen sind folgende Unterseekabel vorhanden: 1) in Afrika 5 km Staatskabel, 2) in Asien 8124 km Staatskabel, 3) in Oceanien 2289 km Staatskabel, 4) in Amerika 983 km Staatskabel und 47274 km Privatkabel. — Von den wichtigsten amerikanischen Privatkabeln gehören die beiden Kabel Penzance (England)—Nova Scotia der American Telegraph and Cable Company, die 3 Kabel Waterville (Irland)—Nova Scotia der Commercial Cable Company und die Kabel von Mexico über Mittelamerika nach Chile der Central and South American Telegraph Company". (Leipz. Ztg. vom 10. April 1900.)

Inzwischen hat sich auch eine Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft mit dem Sitze in Köln und einem Aktienkapital von 20 Millionen Mk. gebildet, deren Zweck die Erwerbung von Konzessionen jeglicher Art für telegraphische und telephonische Verbindungen, sowie die Herstellung, die Unterhaltung und der Betrieb solcher Verbindungen, ferner die Beteiligung an ähnlichen Unternehmungen, alles im Einvernehmen mit dem Reichspostamte ist. Ferner ist die Errichtung von Unternehmungen und die Beteiligung an Unternehmungen für die Herstellung von elektrischen Kabeln, namentlich von Seekabeln, und für die Übernahme

von Legungs- und Reparaturarbeiten für solche Kabel Gegenstand des Unternehmens. Die Aufgabe, welche sich die Gesellschaft zunächst gestellt hat, ist die Einrichtung einer unabhängigen Telegraphenverbindung zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika durch Herstellung eines Kabels von Borkum über die Azoren nach New-York.

Nach der vom Reichspostamte herausgegebenen „Statistik der deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1898" bestanden im genannten Jahre im Deutschen Reiche mit Bayern und Württemberg, dessen Post- und Telegraphengebiet 540657,60 qkm (ohne die Haffe, Bodden u. s. w.) umfaßt und den afrikanischen Schutzgebieten 22895 Telegraphenanstalten gegen 22150 im Jahre vorher, einschließlich der im Besitze von Privaten befindlichen Telegraphenanstalten. Die Länge der Telegraphen- und Fernsprechlinien betrug einschließlich der verschiedenen Stadtfernsprecheinrichtungen, sowie der Landtelegraphenlinien in den deutschen Schutzgebieten insgesamt 178315,65 km, die Länge der Telegraphen- und Fernsprechleitungen ebenso 945526,11 km.

Die Gesamtzahl der bei den Reichstelegraphenanstalten im Betriebe befindlichen telegraphischen Apparate (System Morse, Hughes, Klopfer, Fernsprechsystem, verschiedener anderer Systeme) war am Jahresschlusse 33289 gegen 32204 am Schlusse des Jahres 1897, die der beförderten Telegramme 42127359 gegen 39760092 im Jahre vorher.

Ende 1898 waren 900 Orte gegen 681 im Vorjahre mit Stadtfernsprecheinrichtungen vorhanden und es gab 1251 gegen 951 telephonische Verbindungsanlagen zwischen verschiedenen Orten. Im Betriebe waren 205479 Fernsprechapparate gegen 177976 im Jahre vorher. Von den Stadtfernsprechvermittelungsanstalten u. s. w. wurden im Berichtsjahre 563127831 Gespräche gegen 535318838 im Jahre 1897 vermittelt.

Über die Entwickelung der bei der Preußischen, Norddeutschen und Reichstelegraphenverwaltung hauptsächlich zur Verwendung gekommenen Betriebsmittel enthält die erwähnte „Statistik" für das Kalenderjahr 1896 einen bemerkenswerten, weil authentischen Aufsatz, auf den hier verwiesen werden mag. Die Ent-

wickelung des Fernsprechwesens im deutschen Reichspostgebiete seit dem Jahre 1894 behandelt ebenso eine Darstellung jener „Statistik" für 1898, die ich dem Studium nur empfehlen kann, auf welche weiter einzugehen aber hier zu weit führen würde.

§ 7. Fortsetzung. **Das Sächsische Gesetz, die Anlegung und Benutzung elektro-magnetischer Telegraphen betr.,** vom 21. September 1855 (G. u. V.O.Bl. S. 591)[1] nebst Ausführungsverordnung von demselben Tage (a. a. O. S. 593).

Wie schon vorher erwähnt, war das Königreich Sachsen der einzige deutsche Staat, welcher schon früh die Monopolisierung des Telegraphen für den Staat gesetzlich festlegte und zwar durch das in der Überschrift genannte, im Wortlaute nachfolgende Gesetz:

§ 1. Zur Anlegung eines elektro-magnetischen Telegraphen bedarf es der ausdrücklichen, von den Ministerien des Innern und der Finanzen gemeinschaftlich zu erteilenden Erlaubnis, bei deren Erteilung diejenigen Bedingungen festzusetzen sind, unter denen für jeden vorliegenden Fall die Errichtung oder Benutzung des Telegraphen stattfinden darf.

§ 2. Besitzer bereits bestehender elektro-magnetischer Telegraphenvorrichtungen haben die nach § 1 erforderliche Erlaubnis zu deren fernerem Betriebe innerhalb 4 Wochen von Publikation dieses Gesetzes an einzuholen.

§ 3. Wer der Bestimmung § 1 zuwider eine Telegraphenvorrichtung herstellt, oder im Falle § 2 über die dort bestimmte Frist hinaus ohne Erlaubnis fortbenutzt, verfällt in eine Geldbuße von 100 Thalern oder entsprechende Gefängnisstrafe, sowie Konfiskation sämtlicher unbefugter Weise aufgestellter oder benutzter Telegrapenapparate und Leitungen[2].

Wer sonst den Bestimmungen dieses Gesetzes oder den ihm für die Anlage von Telegraphenvorrichtungen gestellten Konzessionsbedingungen zuwiderhandelt, ist mit einer Ordnungsstrafe von 1—50 Thalern[3] zu belegen.

Die diesfallsige Untersuchung und Bestrafung steht der ordentlichen Polizeiobrigkeit[4] des Übertreters zu.

§ 4. Die mit vorschriftsmäßiger Genehmigung bestehenden elektromagnetischen Telegraphenvorrichtungen sind durch die Direktion der Staatstelegraphen zu überwachen, welche sich von der genauen Einhaltung der für die

[1] Vergl. § 5.

[2] Eine unter diese Strafandrohung fallende Handlung ist als Vergehen anzusehen, zu dessen Verfolgung lediglich die Justizbehörden zuständig sind. (Fisch. Ztschr. 4. Bd. S. 25 f.)

[3] Hierdurch ist auch jetzt noch die Zuständigkeit der Polizeibehörden begründet.

[4] Jetzt Stadtrat bez. Amtshauptmannschaft (für das platte Land).

Aufstellung und Benutzung der betreffenden Vorrichtung vorgeschriebenen Bedingungen zu überzeugen hat und deshalb befugt ist, jederzeit selbst oder durch ihre Organe von den Apparaten der Privattelegraphen, wie von den über deren Dienstleistung zu führenden Büchern Einsicht zu nehmen, auch innerhalb der Grenzen jener Aufsichtsführung den betreffenden Privatunternehmern Anordnungen zu erteilen.

Bedarf es zur Durchführung solcher Anordnungen der Androhung von Ordnungsstrafen oder sonstiger Zwangsmaßregeln, so ist dazu die Kreisdirektion des Bezirks bez., wenn die Telegraphenanlage mehr als einen Kreisdirektionsbezirk berührt, diejenige Kreisdirektion, in deren Bezirke die Verwaltung des Unternehmens ihren Sitz hat, kompetent und deshalb von der Telegraphendirektion anzugehen[5].

Wird gegen eine dessfallsige Verfügung der betreffenden Kreisdirektion[5] Rekurs ergriffen, so hat darüber in letzter Instanz das Ministerium des Innern, soweit nötig im Einverständnisse mit dem der Finanzen, zu entscheiden.

Auf gleichem Wege sind etwaige Beschwerden über Anordnungen der Telegraphendirektion zur Erledigung zu bringen.

§ 5. Mit der Ausführung des gegenwärtigen Gesetzes sind die Ministerien des Innern und der Finanzen beauftragt.

Hierzu gehört die Verordnung der Ministerien des Innern und der Finanzen, die Gesuche um Konzession zu Anlegung und Benutzung elektro-magnetischer Telegraphen betr., vom 21. September 1855 (G. u. V.O.Bl. S. 593):

Zu Ausführung des die Anlegung und Benutzung elektro-magnetischer Telegraphen betreffenden Gesetzes vom heutigen Tage wird hierdurch Nachstehendes verordnet:

1. Die Gesuche um Konzession zur Anlage und bez. zu fernerer Benutzung elektro-magnetischer Telegraphen sind an die Ministerien des Innern und der Finanzen gemeinschaftlich zu richten und bei ersterem einzureichen.
2. Jedem solchen Gesuche ist eine genaue Angabe darüber beizufügen:
   a) welche End- und Zwischenpunkte durch den Telegraphen in Korrespondenzverbindung stehen sollen,
   b) worin der Zweck der Telegraphenverbindung besteht, z. B. Regelung des Eisenbahnbetriebs u. s. w.
   c) nach welchem Systeme die Telegraphenapparate ausgeführt sind, z. B nach Fardely, nach Morse u. s. w.
   d) wie die Leitungen beschaffen, ob ober- oder unterirdisch, von welchem Metalle u. s. w.,
   e) ob dabei, und welche Schutzvorrichtungen gegen den Blitz angebracht sind.

Hiernach haben sich alle, die es angeht, gebührend zu achten.

[5] Vergl. unten S. 35.

Es war zu erwarten, daß nach Eintritt des Königreichs Sachsen in den Norddeutschen Bund bez. nach Errichtung des Deutschen Reichs gelegentlich die Frage entstehen müsse, ob die Strafbestimmungen des vorbezeichneten Gesetzes vom 21. September 1855 auch den neuen Verhältnissen gegenüber in Geltung geblieben seien. Diese Frage hat das Oberlandesgericht in Dresden mittelst des folgenden Beschlusses vom 7. August 1886 — abgedruckt in Fisch. Ztschr. 10. Bd. S. 81 — im bejahenden Sinne entscheiden:

Der Ansicht der Strafkammer, als bestehe das dem Antrage der Staatsanwaltschaft zu Grunde liegende Gesetz, die Anlegung und Benutzung elektromagnetischer Telegraphen betr., vom 21. September 1855 nicht mehr in Kraft, stehen entgegen:

a) der zur Ausführung von Art. 17 des zwischen den Königreichen Preußen und Sachsen abgeschlossenen, unter dem 21. Oktober 1866 publizierten Friedensvertrages später zustande gekommene Vertrag vom 25. März 1867 (G. u. V.O.Bl. S. 65 ff.), welcher in Art. 36 das Recht zur Konzessionierung von Privat-Telegraphen der Sächsischen Regierung ausdrücklich vorbehält;

b) der klare Inhalt von Art. 48 der Verfassung des Norddeutschen Bundes sowohl als des Deutschen Reichs, insofern darnach nur das Telegraphenwesen als einheitliche Staatsverkehrsanstalt eine, unter die Verwaltung des Reichs gestellte Einrichtung geworden ist, und daß

c) selbst wenn die Vorschrift in Art. 4 Z. 10 der gedachten beiden Verfassungsgesetze über die Beaufsichtigung und Gesetzgebung hinsichtlich des Telegraphenwesens so verstanden werden könnte, als ob eine Kompetenz des Reiches zur gesetzlichen Regelung aller das Telegraphenwesen berührenden Fragen, auch insoweit solche nicht innerhalb des Gebiets der Zwecke der Staatsverkehrsanstalt liegen, habe begründet werden sollen, jedenfalls, solange nicht durch ein Reichsgesetz über die Pflicht zur Einholung der behördlichen Genehmigung für die Anlegung eines Privat-Telegraphen und die auf deren Nichterfüllung zu setzenden Strafen Bestimmung getroffen worden ist[6], die hinsichtlich dieses Verhältnisses Vorsorge treffenden früheren Gesetze der Einzelstaaten in Wirksamkeit geblieben sind, weiter auch

d) die Bestimmung in § 28 der Reichstelegraphenordnung vom 13. August 1880[7] hier gar nicht einschlagen kann, weil sie lediglich die im Anschluß an die Staatsverkehrsanstalt errichteten Telegraphen- und Telephonanlagen im Auge hat, endlich aber

[6] S. das Reichstelegraphengesetz unten § 8.

[7] Ersetzt durch die Telegraphenordnung vom 9. Juni 1897. (Amtsbl. d. R.P.A. S. 215.)

e) die Strafbestimmung im § 3 des Sächsischen Gesetzes vom 21. September 1855 auch durch § 2 des Einführungsgesetzes[8] zum R.S.G.B. vom 31. Mai 1870 um so gewisser nicht aufgehoben ist, als die Vorschriften dieses Gesetzbuchs, welche auf die elektro-magnetischen Telegraphen, und zwar nur in ihrer Eigenschaft als öffentliche Anstalt Bezug haben (§§ 317 bis 320, 355), nicht dasjenige erschöpfen, was vom strafrechtlichen Gesichtspunkte aus für das Telegraphenwesen im allgemeinen in Betracht gezogen zu werden verdient, so daß davon, es bilde die „Materie" des auf Telegraphen bezüglichen Strafrechts einen Gegenstand des R.S.G.B., nicht die Rede sein kann, wozu noch kommt, daß

f) auch in der Wissenschaft die, bisher in ihrer Richtigkeit von keiner Seite bezweifelte Ansicht, nach welcher die Straffestsetzung des Sächsischen Gesetzes v. 21. September 1855 als noch zu Recht bestehend gilt, namhafte Vertreter gefunden hat.

(Vergl. Dr. Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 2. Bd. S. 312 Note 4. — Dambach im Gerichtssaal 23. Bd. S. 249.)

Nachdem aber nun inzwischen das Reichstelegraphengesetz vom 6. April 1892 erlassen worden ist, welches seinerseits in den §§ 9 und 10 Strafbestimmungen dafür festsetzt, daß jemand vorsätzlich entgegen den Bestimmungen dieses Gesetzes eine Telegraphenanlage errichtet oder betreibt, bez. den Kontrollvorschriften in § 4 dieses Gesetzes zuwiderhandelt, so muß nunmehr nach dem Grundsatze: „Reichsrecht geht vor Landesrecht" angenommen werden, daß die Strafvorschriften des Sächsischen Gesetzes vom 21. September 1855 ihre Geltung verloren haben und die einschlagenden Bestimmungen des erwähnten Reichsgesetzes an ihre Stelle getreten sind.

Was den übrigen Inhalt des Sächsischen Gesetzes angeht, so wird es nicht zweifelhaft sein, daß er insoweit fortdauernd Geltung behalten hat, als das Reichsgesetz nicht entgegenstehende Vorschriften enthält, zumal sich das Sächsische Gesetz und die dazu gehörige Ausführungsverordnung bei der derzeitigen Lage der Gesetzgebung als Mittel zur Ausübung der im § 4 des Reichsgesetzes vorgesehenen Kontrolle der Landescentralbehörde darstellen und als

[8] § 2 des Einf.G. zum R.S.G.B.: Mit diesem Tage (1. Januar 1872) tritt das Reichs- und Landesstrafrecht, insoweit dasselbe Materien betrifft, welche Gegenstand des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich sind, außer Kraft.

In Kraft bleiben die besonderen Vorschriften des Reichs- und Landesstrafrechts, namentlich über strafbare Verletzungen der Preßpolizei-, Post-, Steuer-, Zoll-, Fischerei-, Jagd-, Forst- und Feldpolizeigesetze, über Mißbrauch des Vereins- und Versammlungsrechts und über den Holz- (Forst-)Diebstahl.

solche thatsächlich in Anwendung gebracht werden. Auf die Anlegung von Privattelegraphen- und Fernsprechleitungen, deren Genehmigung im Königreiche Sachsen ausschließlich auf Grund des Gesetzes vom 21. September 1855 seitens der Ministerien des Innern und der Finanzen gemeinschaftlich erteilt wird, finden die Bestimmungen der Sächsischen Verordnung vom 12. Oktober 1883, die Sicherung der telegraphischen und telephonischen Leitungen gegen Betriebsstörung durch andere elektrische Leitungen betr. (G. u. V.O.Bl. S. 74), auf welche später zurückzukommen sein wird (vergl. § 18 f.), keine Anwendung.

Als Bedingungen für die nach § 1 des Gesetzes vom 21. September 1855 zu erteilende ministerielle Genehmigung von Privatfernsprech- und Telegraphenleitungen werden staatlicherseits der Regel nach folgende gestellt:

1. Vorbehalt des jederzeitigen entschädigungslosen Widerrufs;
2. der Leitungsdraht hat bei Überschneidung fiskalischer und anderer Straßen u. s. w. mindestens einen Abstand von 5—6 m von der Straßenhöhe zu erhalten;
3. Gesuchen um Genehmigungserteilung zur Herstellung solcher Anlagen zwischen mehreren Grundstücken ist stets ein Lageplan beizufügen;
4. die Leitung ist nur zu Mitteilungen in Angelegenheiten des Betriebs, für welche das Privattelephon oder der Privattelegraph genehmigt wird, zu benutzen.

In einer Verordnung vom 23. Februar 1889 (Fisch. Ztschr. 10. Bd. S. 195) hat das Sächsische Ministerium des Innern weiter angeordnet:

„Nachdem neuere wissenschaftliche Untersuchungen sowohl wie inzwischen gewonnene praktische Erfahrungen dargethan haben, daß auch gewöhnliche Telegraphie- und Fernsprechströme den Betrieb anderer Leitungen zu beeinträchtigen, ja zeitweilig zu verhindern vermögen, wenn sie in deren Nähe bez. in unzweckmäßiger Weise angelegt werden, und daß daher die Möglichkeit der Schädigung der Reichstelegraphen- und Fernsprechleitungen durch Privatleitungen bei der immer größeren Ausbreitung und Verdichtung des Netzes der ersteren und der immer wachsenden Zahl der letzteren im Königreiche Sachsen nicht ausgeschlossen ist, hat das Ministerium des Innern in Entsprechung eines von der (Dresdner) Oberpostdirektion an dasselbe gerichteten Antrags im Einverständnisse mit dem Finanzministerium beschlossen, vor Erteilung der nach dem Gesetze vom 21. September 1855 in Verbindung mit der Verordnung des Ministeriums des Innern vom 5. Januar 1881 (vergl. die nachstehende Verordnung der Kreishauptmannschaft Leipzig vom 15. Januar 1881) der gemeinschaftlichen Entschließung der Ministerien des Innern und der Finanzen unterliegenden Genehmigung der ausschließlich Privatzwecken dienenden telegraphi-

schen und telephonischen Anlagen, der Reichstelegraphenverwaltung in ähnlicher Weise, wie dies in der Verordnung vom 12. Oktober 1883 (G. u. V.Bl. S. 74 — s. unten § 18) rücksichtlich der dort gedachten, mit hochgespannten Strömen verbundenen Leitungen vorgeschrieben ist, Gelegenheit zur Wahrnehmung ihrer Interessen zu geben. (Die Bedingungen der Reichstelegraphenverwaltung siehe in § 8.) Zu diesem Zwecke sind in Zukunft von den Polizeibehörden (Stadträten und Amtshauptmannschaften) Gesuche um Genehmigung von Anlagen der genannten Art, einerlei ob dieselben unmittelbar bei ihnen eingereicht oder zur Begutachtung an sie abgegeben worden sind, vor deren Einberichtung an die Oberbehörde der Oberpostdirektion, in deren Bezirk die Leitung ausgeführt werden soll, unter Beifügung der Unterlagen zur Erklärung über das Projekt mitzuteilen."

Zu bemerken ist hierzu noch, daß das Ministerium des Innern in einer Verordnung vom 5. Juni 1896 (Fisch. Ztschr. 17. Bd. S. 301) bei Anlagen der hier fraglichen Art das Gehör der Gewerbeinspektionen in der Regel **nicht** für erforderlich befunden hat; dagegen kann die Aussprache der Straßen- und Wasserbauinspektion bei Kreuzung öffentlicher Wege, Straßen und Plätze, sowie von Wasserläufen geboten erscheinen.

Endlich sei noch folgende Verordnung der Kreishauptmannschaft zu Leipzig an die Amtshauptmannschaften und Polizeibehörden in Städten mit rev. Städteordnung des Leipziger Regierungsbezirks, **die Herstellung von Fernsprechanlagen** betr., vom 15. Januar 1881 — S. W.Bl. 1881 Nr. 3 — mitgeteilt:

„Da durch die Herstellung und den Gebrauch von Fernsprecheinrichtungen die öffentlichen Interessen in völlig gleicher Weise berührt werden, wie durch die Errichtung der nicht ausschließlich für den häuslichen Gebrauch dienenden Telegraphenanlagen, da ferner seiten der Reichstelegraphenverwaltung auf die Telephone dieselben Grundsätze und Vorschriften angewendet werden, wie auf die Telegraphen, so erscheint es geboten, den Unzuträglichkeiten zu begegnen, welche daraus entstehen würden, wenn sich die Privatindustrie in unstatthafter und unbefugter Weise der Herstellung von Telephonleitungen bemächtigte.

In Nachgehung deshalb anher ergangener Verordnung des Ministeriums des Innern vom 5. Januar 1881 — 20 II A. — werden daher die Amtshauptmannschaften und die Polizeibehörden in den Städten mit rev. Städteordnung zur Nachachtung in vorkommenden Fällen darauf andurch aufmerksam gemacht, daß ohne vorher eingeholte höhere Genehmigung die Herstellung von Fernsprechanlagen unzulässig und daß bei Herstellung solcher Anlagen, soweit nicht die Art. 48 bis 51 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 auf dieselben Anwendung leiden, bis auf weiteres den Vorschriften nachzugehen ist, welche durch das Gesetz vom 21. September 1855 für die Anlegung und Benutzung elektromagnetischer Telegraphen gegeben worden sind."

§ 8. Fortsetzung. **Das sog. Reichstelegraphengesetz vom 6. April 1892.**

Das Reichsmonopol des Telegraphen hat durch das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 (R.G.Bl. S. 467) seine ausdrückliche Bestätigung erhalten. Das Gesetz läßt einige Ausnahmen in Bezug auf die Ausübung des Rechts, Telegraphenanlagen für die Vermittelung von Nachrichten zu errichten und zu betreiben, zu und bezeichnet die Fälle, in denen Anlagen dieser Art ohne Genehmigung des Reichs errichtet und betrieben werden können, setzt aber gleichzeitig die diesbezügliche Kontrolle der Landescentralbehörde vorbehältlich der Reichsaufsicht fest, bedroht ferner Zuwiderhandlungen mit Strafen und regelt die Verhältnisse bei Störung der einen elektrischen Leitung durch eine andere. Die Bestimmungen des Telegraphengesetzes sind folgende:

§. 1. Das Recht, Telegrahenanlagen für die Vermittelung von Nachrichten zu errichten und zu betreiben, steht ausschließlich dem Reiche zu. Unter Telegraphenanlagen sind die Fernsprechanlagen mit begriffen[1].

§ 2. Die Ausübung des im § 1 bezeichneten Rechts kann für einzelne Strecken oder Bezirke an Privatunternehmer und muß an Gemeinden für den Verkehr innerhalb des Gemeindebezirks verliehen werden, wenn die nachsuchende Gemeinde die genügende Sicherheit für einen ordnungsmäßigen Betrieb bietet und das Reich eine solche Anlage weder errichtet hat, noch sich zur Errichtung und zum Betriebe einer solchen bereit erklärt.

Die Verleihung erfolgt durch den Reichskanzler oder die von ihm hierzu ermächtigten Behörden.

Die Bedingungen der Verleihung sind in der Verleihungsurkunde festzustellen.

§ 3. Ohne Genehmigung des Reichs können errichtet und betrieben werden:

---

[1] Nach einer wiederholten Bekanntmachung der Oberpostdirektion in Leipzig vom 4. Januar 1900 sind die mit Bauarbeiten in der Stadtfernsprecheinrichtung beschäftigten Telegraphenarbeiter verpflichtet, in jedem Falle vor dem Betreten eines Dachbodens dem Hausbesitzer ꝛc. ihre Ausweiskarte vorzulegen. Diese Karte — gegenwärtig in gelber Farbe — ist mit einem Stempel der Oberpostdirektion in Leipzig und einer Nummer versehen, die mit der an der Vorderseite der Dienstmütze des Telegraphenarbeiters angebrachten Zahl übereinstimmen muß. Auf der Rückseite der Karte ist der Name des Inhabers niedergeschrieben. — Vergl. auch das Telegraphenwegegesetz unten § 12.

1. Telegraphenanlagen, welche ausschließlich dem innern Dienste von Landes- und Kommunalbehörden, Deichkorporationen, Siel- und Entwässerungsverbänden gewidmet sind;
2. Telegraphenanlagen, welche von Transportanstalten auf ihren Linien ausschließlich zu Zwecken ihres Betriebs oder für die Vermittelung von Nachrichten innerhalb der bisherigen Grenzen benutzt werden;
3. Telegraphenanlagen
   a) innerhalb der Grenzen eines Grundstücks;
   b) zwischen mehreren einem Besitzer gehörigen oder zu einem Betriebe vereinigten Grundstücken, deren keins von dem andern über 25 km in der Luftlinie entfernt ist, wenn diese Anlagen ausschließlich für den der Benutzung der Grundstücke entsprechenden unentgeltlichen Verkehr bestimmt sind.

§ 4. Durch die Landescentralbehörde wird, vorbehaltlich der Reichsaufsicht (Art. 4 Z. 10 R.V.) die Kontrolle darüber geführt, daß die Errichtung und der Betrieb der im § 3 bezeichneten Telegraphenanlagen sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen halten.

§ 5. Jedermann hat gegen Zahlung der Gebühren das Recht auf Beförderung von ordnungsmäßigen Telegrammen und auf Zulassung zu einer ordnungsmäßigen telephonischen Unterhaltung durch die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Anlagen[2].

Vorrechte bei der Benutzung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Anlagen und Ausschließungen von der Benutzung sind nur aus Gründen des öffentlichen Interesses zulässig.

§ 6. Sind an einem Orte Telegraphenlinien für den Ortsverkehr, sei es von der Reichstelegraphenverwaltung, sei es von der Gemeindeverwaltung oder von einem andern Unternehmer, zur Benutzung gegen Entgelt errichtet, so kann jeder Eigentümer eines Grundstücks gegen Erfüllung der von jenen zu erlassenden und öffentlich bekannt zu machenden Bedingungen den Anschluß an das Lokalnetz verlangen.

Die Benutzung solcher Privatstellen durch Unbefugte gegen Entgelt ist unzulässig.

§ 7. Die für die Benutzung von Reichstelegraphen- und Fernsprechanlagen bestehenden Gebühren[2] können nur auf Grund eines Gesetzes erhöht werden. Ebenso ist eine Ausdehnung der gegenwärtig bestehenden Befreiungen von solchen Gebühren nur auf Grund eines Gesetzes zulässig.

§ 8. Das Telegraphengeheimnis ist unverletzlich, vorbehaltlich der gesetzlich für strafgerichtliche Untersuchungen, im Konkurse und in civilprozessualischen Fällen oder sonst durch Reichsgesetz festgestellten Ausnahmen. Dasselbe erstreckt sich auch darauf, ob und zwischen welchen Personen telegraphische Mitteilungen stattgefunden haben.

---

[2] S. § 9. — Fernsprechgebührenordnung vom 20. December 1899 (R.G.Bl. S. 711).

§ 9. Mit Geldstrafe bis zu 1500 Mk. oder mit Haft oder mit Gefängnis bis zu 6 Monaten wird bestraft, wer vorsätzlich entgegen den Bestimmungen dieses Gesetzes eine Telegraphenanlage errichtet oder betreibt.

§ 10. Mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. wird bestraft, wer den in Gemäßheit des § 4 erlassenen Kontrollvorschriften zuwiderhandelt.

§ 11. Die unbefugt errichteten oder betriebenen Anlagen sind außer Betrieb zu setzen oder zu beseitigen. Den Antrag auf Einleitung des hierzu nach Maßgabe der Landesgesetzgebung erforderlichen Zwangsverfahrens stellen der Reichskanzler oder die vom Reichskanzler dazu ermächtigten Behörden.

Der Rechtsweg bleibt vorbehalten.

§ 12. Elektrische Anlagen sind, wenn eine Störung des Betriebs der einen Leitung durch die andere eingetreten oder zu befürchten ist, auf Kosten desjenigen Teiles, welcher durch eine spätere Anlage oder durch eine später eintretende Änderung seiner bestehenden Anlage diese Störung oder die Gefahr derselben veranlaßt, nach Möglichkeit so auszuführen, daß sie sich nicht störend beeinflussen[3].

§ 13. Die auf Grund der vorstehenden Bestimmung entstehenden Streitigkeiten gehören vor die ordentlichen Gerichte.

Das gerichtliche Verfahren ist zu beschleunigen (§§ 198, 202—204 R.C.P.O). Der Rechtsstreit gilt als Feriensache (§ 202 G.V.G., § 201 R.C.P.O.)

§ 14. Das Reich erlangt durch dieses Gesetz keine weitergehenden als die bisher bestehenden Ansprüche auf die Verfügung über fremden Grund und Boden, insbesondere über öffentliche Wege und Straßen[3].

§ 15. Die Bestimmungen dieses Gesetzes gelten für Bayern und Württemberg mit der Maßgabe, daß für ihre Gebiete die für das Reich festgestellten Rechte diesen Bundesstaaten zustehen und daß die Bestimmungen des § 7 auf den innern Verkehr dieser Bundesstaaten keine Anwendung finden.

Die Bedingungen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung, unter welchen die Herstellung telegraphischer Verbindungen zu Privatzwecken gestattet werden soll, sind die nachstehenden:

[3] S. § 10 und das Telegraphenwegegesetz unten § 12. — Der § 12 wird übrigens auch grundsätzlich auf Städte angewendet, in denen der Reichstelegraphenverwaltung, wie meist der Fall, Rechte zur Benutzung der Straßen für Leitungszwecke eingeräumt worden sind. — Über die Frage, ob die Verantwortlichkeit des Unternehmers einer elektrischen Straßenbahn für Schaden, der durch den Übertritt des Starkstroms in den Schwachstromdraht einer Fernsprechanlage entsteht, nur von dem Bestehen einer Schutzpflicht nach § 12 des Gesetzes oder von der Nichteinhaltung einer Konzessionsbedingung abhängig ist, und ob ein konkurrierendes Verschulden des Unternehmers der Fernsprechanlage vorliegen kann, auch wenn diese der elektrischen Bahn gegenüber nicht schutzpflichtig im Sinne von § 12 des Gesetzes ist, vergl. das Urteil des R.G. i. C.S. vom 26. Januar 1899, Entsch. 43. Bd. S. 252.

1. Zwischen den (Angabe der telegraphisch zu verbindenden Geschäftsstellen des Antragstellers) wird eine unmittelbare telegraphische Verbindung hergestellt.

2. Die Herstellung der Leitung wird von der Reichstelegraphenverwaltung auf Kosten des genannten (Name des Antragstellers) ausgeführt.

Zur Deckung der Kosten hat der Antragsteller einen von der Oberpostdirektion in . . . festzusetzenden Betrag vorschußweise und vorbehaltlich der späteren endgültigen Verrechnung an die Oberpostkasse in . . . einzuzahlen.

3. Die Leitung bez. Linie wird unmittelbar nach ihrer Fertigstellung Eigentum der Reichstelegraphenverwaltung.

Die Unterhaltung der Linie bez. Leitung wird von der Reichstelegraphenverwaltung bewirkt.

4. Die Aufstellung der zum Betriebe der Leitung erforderlichen Telegraphenapparate und Batterien, sowie die Einrichtung der Zimmerleitung wird dem Antragsteller überlassen. Doch ist die Reichstelegraphenverwaltung bereit, die Apparate und Batterien, sowie die Zimmerleitungsgegenstände auf Wunsch des Antragstellers zu beschaffen und aufzustellen.

Die Apparate, Batterien und Zimmerleitungsgegenstände bleiben Eigentum des Antragstellers.

Für die Unterhaltung der Apparate, Batterien und der Zimmerleitung hat der Antragsteller Sorge zu tragen.

5. Der Antragsteller verpflichtet sich, die bezeichnete Telegraphenanlage nur zur Beförderung seiner eigenen geschäftlichen Nachrichten zu benutzen und die Übermittelung anderer Nachrichten durch diese Telegraphenverbindung weder gegen Bezahlung noch unentgeltlich zu gestatten.

Zum Zwecke der Prüfung, ob gegen diese Bedingungen nicht verstoßen wird, räumt der Antragsteller den Vorstehern der Reichsverkehrsanstalten zu . . . sowie den Bezirksaufsichtsbeamten der Reichspost- und Telegraphenverwaltung das Recht ein, jeder Zeit von dem Gange des telegraphischen Verkehrs in den Geschäftsräumen des Antragstellers persönlich Kenntnis zu nehmen. Er verspricht auch, alle schriftlich über den telegraphischen Verkehr geführten Nachweise 6 Monate lang aufzubewahren und auf Verlangen den obengenannten Beamten der Reichspost- und Telegraphenverwaltung zur Einsicht vorzulegen.

6. Der Antragsteller zahlt der Reichspost- und Telegraphenverwaltung für die Unterhaltung der Leitung bez. Linie und für die Gewährung der Befugnis, seine Telegramme zwischen (Angabe der telegraphisch zu verbindenden Stellen) ohne Entrichtung der tarifmäßigen Gebühren zu befördern, bis auf weiteres den Betrag von 500 Mk. für jedes Jahr im voraus, vom Tage der Fertigstellung der Leitung ab gerechnet.

Die Einzahlung des Betrages hat bei der Oberpostkasse . . . zu erfolgen.

Eine anderweite Festsetzung der Entschädigungssumme nach Maßgabe der über den Betrieb der Leitung gewonnenen Erfahrungen bleibt der Reichstelegraphenverwaltung vorbehalten.

7. Der Reichstelegraphenverwaltung ist gestattet, den Betrieb auf der Leitung jeder Zeit durch ihre eigenen Beamten wahrnehmen oder den Verkehr auf der Leitung ganz einstellen zu lassen. Im letztern Falle erlischt die Verpflichtung des Antragstellers zur Zahlung der unter 6 bezeichneten Vergütung mit der Einstellung des Betriebes. Die gänzliche oder eine teilweise Rückzahlung der für das laufende Jahr von dem Antragsteller im voraus entrichteten Summe findet jedoch nicht statt.

8. Die Aufhebung des Vertrages seitens des Antragstellers kann unter der Bedingung erfolgen, daß seitens desselben 12 Monate vor der beabsichtigten Aufhebung eine schriftliche Kündigung der Oberpostdirektion in ... übermittelt wird. Auch in diesem Falle findet eine gänzliche oder teilweise Erstattung der unter 6 bezeichneten Vergütungssumme, welche für das laufende Jahr im voraus zu entrichten oder bereits entrichtet war, nicht statt.

9. Die Stempelkosten des Vertrages sowie die Portokosten trägt der Antragsteller.

§ 9. Fortsetzung. **Stadtfernsprecheinrichtungen und die Nebenanschlüsse.**

In Gemäßheit von § 6 des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892[1] hat das Reichspostamt in einer Bekanntmachung vom 28. Juni 1892 (Centr.Bl. f. d. D. R. S. 508) die auszugsweise nachstehend mitgeteilten Bedingungen öffentlich bekannt gemacht, unter welchen die Reichspost- und Telegraphenverwaltung den Anschluß an die Stadtfernsprecheinrichtungen zur Ausführung bringt.

1. Die Stadtfernsprecheinrichtung dient während der Geschäftsstunden der Centralstelle:

a) zum mündlichen Verkehre der Teilnehmer untereinander mittelst des Fernsprechers,

b) zur Übermittelung von Nachrichten an die Centralstelle behufs der Weiterbeförderung.

2. Auf Kosten der Reichspost- und Telegraphenverwaltung wird für jeden Teilnehmer nach der Wohnung, den Geschäftsräumen u. s. w. eine Verbindung mit der Centralstelle nebst zugehöriger Fernsprechstelle hergestellt, und diese ihm gegen Entrichtung einer festen Vergütung zur Benutzung überlassen: die Unterhaltung der Leitung und der Fernsprechstelle erfolgt ebenfalls auf Kosten der Verwaltung. Für vorsätzliche oder fahrlässige Beschädigungen der Apparate und Zubehörteile haftet der Teilnehmer. Derselbe verpflichtet sich außerdem, die Apparate auf eigene Rechnung gegen Feuersgefahr zu versichern

[1] S. § 8.

und in jedem Falle für einen durch etwaigen Brandschaden der Verwaltung entstehenden Nachteil voll aufzukommen. Letztere Verpflichtung erstreckt sich nicht nur auf den Ersatz der Apparate und des Batterieschranks nebst Inhalt, sondern auch auf den Ersatz der Zimmer- bez. Zuführungsleitungen innerhalb der Grenzen des betreffenden Gebäudes.

Die Einholung der Genehmigung des Hauseigentümers zur Einführung der Leitung in das von dem Teilnehmer bewohnte Haus nach Maßgabe der allgemeinen Grundsätze, sowie zur Anbringung nicht allein der Vorrichtungen, welche für die Einrichtung von Sprechstellen in dem Hause, sondern auch aller derjenigen Vorrichtungen, welche zum Ausbaue des Fernsprechnetzes erforderlich sind, z. B. Gestänge, Stützen, Isolatoren u. s. w. ist Sache des Teilnehmers. Die Beibringung dieser Genehmigung des Hauseigentümers ist Vorbedingung für die Herstellung des beantragten Fernsprechanschlusses.

Eine Vermietung der Fernsprechstelle oder eine Benutzung in nicht eigenen Angelegenheiten gegen Entgelt ist nicht gestattet.

Dagegen kann der Besitzer eines Hauses bez. Grundstücks, welches durch eine Leitung an die Fernsprech-Centralstelle angeschlossen ist, in den Wohnungen, Läden, Werkstätten und sonstigen Geschäftsräumen u. s. w. desselben Gebäudes oder Grundstücks Fernsprechstellen einrichten lassen und die Benutzung derselben den Mietern gegen Entgelt gestatten. In solchen Fällen muß die Verbindung dieser Fernsprechstellen mit der Vermittelungsanstalt bez. untereinander durch eine vom Hausbesitzer hierzu bestimmte Person (Portier u. s. w.) bewirkt werden.

3. In die Fernsprechleitung eines Teilnehmers kann eine demselben Teilnehmer zugehörige 2. Fernsprechstelle als Zwischenstelle eingeschaltet werden, falls die letztere nicht mehr als 500 m von der Anschlußleitung abliegt. Die Einschaltung weiterer Zwischenstellen in eine und dieselbe Leitung ist nicht zulässig.

Die Aufstellung eines 2., 3. u. s. w. Fernsprechapparates oder Fernsprechweckers in einem andern, demselben Teilnehmer gehörigen Raume der Wohnung oder des Grundstücks darf nur nach Verständigung mit der ausführenden Behörde erfolgen.

4. Betrifft die Berechnung der Jahresvergütung[a].

5. Betrifft die Gebühren für die Weiterbeförderung von Nachrichten[a].

6. Betrifft die Zahlung der Vergütungen und Gebühren[a].

7. Das der Reichspost- und Telegraphenverwaltung zustehende Recht, ihre Telegraphenlinien u. s. w. zeitweise ganz oder für gewisse Gattungen von Korrespondenz zu schließen, findet auch auf die Fernsprecheinrichtungen An-

[a] Vom 1. April 1900 ab durch die Fernsprechgebührenordnung vom 20. December 1899 (R.G.Bl. S. 711) geregelt. — Auf Grund von § 10 der Fernsprechgebührenordnung sind vom Reichskanzler Ausführungsbestimmungen unterm 26. März 1900 erlassen worden, die im Centralblatte S. 242 abgedruckt sind (vergl. übrigens auch weiter unten).

wendung. Im Falle von diesem Rechte Gebrauch gemacht wird, kommt die Erhebung der Vergütung auf die Dauer der Schließung in Wegfall; die für diese Zeit etwa vorausbezahlte Vergütung wird zurückerstattet.

Bei nicht pünktlicher Zahlung der Vergütung, bei nachgewiesener mißbräuchlicher Benutzung des Fernsprechers (Punkt 2, 3. Abs.), bei eigenmächtiger Abänderung der technischen Einrichtungen, z. B. durch Einschaltung selbstbeschaffter Apparate u. s. w., oder bei vorsätzlicher Beschädigung der Einrichtungen durch den Teilnehmer, seine Angehörigen, Hausgenossen oder Dienstleute, sowie bei ungebührlichem Benehmen des Beteiligten u. s. w. der Vermittelungsanstalt gegenüber steht der vorgenannten Verwaltung das Recht der sofortigen Aufhebung der Fernsprechverbindung zu. Die Aufhebung der Verbindung befreit den Teilnehmer weder von der ihm nach Punkt 2 etwa zur Last fallenden Vertretungsverbindlichkeit, noch von der Entrichtung der Jahresvergütung bis zum Ablaufe der unter 9 festgesetzten Zeit.

8. Die aus Anlaß eines Wechsels der Wohnung, des Geschäftslokals u. s. w. oder aus anderer Ursache auf Wunsch des Teilnehmers stattfindende Verlegung einer Fernsprechstelle nebst zugehöriger Leitung erfolgt seitens der Reichspost- und Telegraphenverwaltung für Rechnung dieses Teilnehmers; Kosten für Leitungsmaterial bleiben hierbei außer Berechnung. Sollten infolge einer solchen Verlegung die Grundlagen der nach Punkt 4 zu berechnenden Vergütung eine Änderung erleiden, so tritt vom Tage der Verlegung ab eine anderweite Feststellung dieser Vergütung in Kraft.

Die Einholung der Genehmigung des Hauseigentümers zur Einführung der Fernsprechleitung in das vom Teilnehmer anderweit bezogene Haus, sowie zur Anbringung aller derjenigen Vorrichtungen, welche zur Herstellung bez. zur Erweiterung des betreffenden Fernsprechnetzes erforderlich sind, wie Gestänge, Stützen, Isolatoren u. s. w. ist Sache des Teilnehmers (vergl. 2). Wird diese Genehmigung seitens des Hauseigentümers verweigert, so unterbleibt die beantragte Verlegung der Fernsprechstelle. Gleichwohl ist der Teilnehmer zur Zahlung der festgesetzten Jahresgebühr bis zum Ablaufe der unter 9 festgesetzten Zeit verpflichtet.

9. Die Überlassung der Fernsprechstelle geschieht zunächst auf die Dauer eines Jahres vom Tage der Übergabe ab. Wenn das erste Jahr innerhalb eines Kalendervierteljahres endigt, so dauert die Überlassung bis zum Ablaufe dieses Vierteljahres.

Erfolgt seitens des Teilnehmers nicht 3 Monate vorher eine schriftliche Kündigung, so läuft die Überlassung weiter auf unbestimmte Zeit unter Vorbehalt einer dreimonatigen, nur zum Ende eines Kalendervierteljahres zulässigen schriftlichen Kündigung.

Die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 21. Januar 1900 (D. Reichsanz. Nr. 30) bringt die nachstehenden Bestimmungen über Fernsprechnebenanschlüsse.

I. Zulassung von Nebenanschlüssen.

1. Die Teilnehmer an den Fernsprechnetzen können in ihren auf dem Grundstücke ihres Hauptanschlusses befindlichen Wohn- oder Geschäftsräumen Nebenstellen errichten und mit dem Hauptanschlusse verbinden lassen.

2. Diejenigen Teilnehmer an den Fernsprechnetzen, welche die Bauschgebühr zahlen[2], können in den auf dem Grundstücke ihres Hauptanschlusses befindlichen Wohn- oder Geschäftsräumen anderer Personen oder in Wohn- und Geschäftsräumen auf anderen Grundstücken, mit Zustimmung der Berechtigten, Nebenstellen, die nicht weiter als 15 km von der (Haupt-) Vermittelungsanstalt entfernt sind, errichten und mit ihrem Hauptanschlusse verbinden lassen.

3. Mehr als 5 Nebenanschlüsse dürfen mit demselben Hauptanschlusse nicht verbunden werden. Den Teilnehmern ist überlassen, die Herstellung und Instandhaltung der auf dem Grundstücke des Hauptanschlusses befindlichen Nebenanschlüsse durch die Reichstelegraphenverwaltung oder durch Dritte bewirken zu lassen. Die nicht von der Reichstelegraphenverwaltung hergestellten Nebenanschlüsse müssen den von der Reichstelegraphenverwaltung festzusetzenden technischen Anforderungen entsprechen.

Vor der Inbetriebnahme sind die Nebenanschlüsse dem Postamte, Telegraphenamte oder Stadtfernsprechamte anzumelden, welchem die Vermittelungsanstalt unterstellt ist. Dieses ist befugt, jederzeit zu prüfen, ob die Nebenanschlüsse den technischen Anforderungen genügen.

Die Herstellung und Instandhaltung der nicht auf dem Grundstücke des Hauptanschlusses befindlichen Nebenanschlüsse wird der Reichstelegraphenverwaltung vorbehalten.

4. Die Inhaber der Nebenstellen sind zum Sprechverkehr mit der Hauptstelle sowie mit anderen an dieselbe Hauptstelle angeschlossenen Nebenstellen befugt. Sprechverbindungen mit dritten Personen werden ihnen in demselben Umfange gewährt, wie dem Inhaber der Hauptstelle.

Soweit nichts Abweichendes bestimmt ist, finden für die Benutzung des Nebenanschlusses die für den Hauptanschluß geltenden Bestimmungen entsprechend Anwendung.

Die unter 2 bezeichneten Nebenanschlüsse, werden, sofern nichts Gegenteiliges verlangt wird, in das Teilnehmerverzeichnis aufgenommen.

5. Der Inhaber des Hauptanschlusses ist Schuldner der durch die Benutzung des Nebenanschlusses erwachsenden Gebühren.

6. Das Recht zur Benutzung des Nebenanschlusses erlischt mit dem Rechte zur Benutzung des Hauptanschlusses. Außerdem kann es durch die Reichstelegraphenverwaltung entzogen werden: im Falle mißbräuchlicher Benutzung des Nebenanschlusses oder wenn sich ergiebt, daß dieser den technischen Anforderungen nicht genügt oder falls sonst aus der Benutzung des Nebenanschlusses erhebliche Schwierigkeiten für den Fernsprechbetrieb entstehen.

II. Gebühren für Nebenanschlüsse.

Die Gebühren für Nebenanschlüsse werden auf Grund des § 10 der Fernsprechgebührenordnung vom 20. Dezember 1899 (R.G.Bl. S. 711), wie folgt, festgesetzt:

A. Für die Errichtung und Instandhaltung des Nebenanschlusses durch die Reichstelegraphenverwaltung werden erhoben: 1. für Nebenanschlüsse in den auf dem Grundstücke des Hauptanschlusses befindlichen Wohn- oder Geschäftsräumen des Inhabers des Hauptanschlusses für jeden Nebenanschluß jährlich 20 Mk.; 2. für andere Nebenanschlüsse für jeden Nebenanschluß jährlich 30 Mk.; 3. sind zur Verbindung der Nebenstelle mit dem Hauptanschlusse mehr als 100 m Leitung erforderlich, so werden außerdem für jede angefangenen weiteren 100 m Leitung erhoben bei einfacher Leitung jährlich 3 Mk.; bei Doppelleitung jährlich 5 Mk.; 4. bei Nebenanschlüssen, die weiter als 10 km von der (Haupt-)Vermittelungsanstalt entfernt sind, werden für die überschießende, von der Hauptsprechstelle zu messende Leitungslänge dieselben Baukostenzuschüsse erhoben, wie bei Hauptanschlüssen.

B. Für Nebenanschlüsse, die nicht von der Reichstelegraphenverwaltung hergestellt und in stand zu halten sind, werden erhoben: 1. für Nebenanschlüsse in den auf dem Grundstücke des Hauptanschlusses befindlichen Wohn- oder Geschäftsräumen des Inhabers des Hauptanschlusses für jeden Nebenanschluß jährlich 10 Mk.; 2 für andere Nebenanschlüsse für jeden Nebenanschluß jährlich 15 Mk.

C. In Bezirksfernsprechnetzen wird für Nebenanschlüsse an solche Hauptanschlüsse, deren Inhaber die Bauschgebühr[2] für die Benutzung der Verbindungsleitungen zahlen, zu den nach II. A 2 und B 2 zu entrichtenden Gebühren ein Zuschlag von 100 Mk. jährlich für jeden Nebenanschluß erhoben. Für Nebenanschlüsse, deren Inhaber die Vergütung nach II A 1 und B 1 zu entrichten haben, wird dieser Zuschlag nicht erhoben.

III. Vorstehende Bestimmungen treten mit dem 1. April 1900 in Kraft.

In technischer Hinsicht sind außerdem folgende Vorschriften erlassen worden:

Die Sprech- und Hörapparate der nicht von der Telegraphenverwaltung errichteten oder von dieser nicht in stand zu haltenden Nebenanschlüsse dürfen den von der Telegraphenverwaltung für den Ortsverkehr verwendeten Apparaten nicht nachstehen. Wenn in ein Grundstück mehrere Fernsprechanschlüsse desselben Inhabers einmünden, so ist der Sprechverkehr zwischen allen mit diesen Hauptanschlüssen verbundenen Nebenanschlüssen gestattet. Sind jedoch außer den Nebenanschlüssen noch Privatapparate vorhanden, für welche Gebühren nach II B der vorstehenden Bestimmungen nicht gezahlt werden, so sind die technischen Einrichtungen so zu gestalten, daß Gesprächsverbindungen zwischen den Privatapparaten und der Vermittelungsanstalt nicht hergestellt werden können.

Dritter Abschnitt.

Die öffentlich-rechtlichen Befugnisse der Reichspost- und Telegraphenverwaltung in Bezug auf die Wegeführung der Reichstelegraphen- und Telephonleitungen.

§ 10. A. Der frühere Zustand.

Die deutsche Telegraphenverwaltung sieht auf ein halbes Jahrhundert ihrer Thätigkeit zurück. Wie der Staatssekretär des Reichspostamts v. Podbielski in der Reichstagssitzung vom 14. April 1899 — Sten. Ber. S. 1768 — gelegentlich der ersten Beratung des Entwurfs eines Telegraphenwegegesetzes ausführte, trat naturgemäß in den ersten Jahren und Jahrzehnten ein dringendes Bedürfnis nicht hervor, viele Wege für die Anlage und Unterbringung der Telegraphendrähte zu benutzen, indem es sich hauptsächlich darum handelte, die Telegraphenlinien im engern Sinne — im Gegensatze zu den Fernsprechlinien — mit einer ziemlich beschränkten Zahl von Drähten oberirdisch an der einen Seite der Eisenbahnen oder Chausseen entlang zu führen und in großen Städten wenige kurze Stadtkabel bis zum Telegraphenamte zu legen. Solange ergaben sich für die Telegraphenverwaltung keine nennenswerten Schwierigkeiten. Die nachher mitgeteilten Bundesratsbeschlüsse sind es aus den Jahren 1868 und 1869, die für das Gebiet des Norddeutschen Bundes die Bedingungen festgesetzt haben, unter denen die Benutzung der Eisenbahnen sowie der Kunststraßen

außerhalb der Städte für Telegraphenzwecke zulässig sein sollte (s. nachstehend). Die im Bunde vereinigten Staaten nahmen diese Bedingungen für alle Staatsbahnen und Staatsstraßen an und legten sie den Unternehmern von Privatbahnen und Privatstraßen bei der Konzessionierung auf. Die Städte selbst hatten ja zweifellos ein großes Interesse daran, daß sie an das allgemeine Telegraphennetz angeschlossen wurden, und infolge dessen legten sie auch nach keiner Richtung hin Schwierigkeiten in den Weg.

Der Bundesrat des Norddeutschen Bundes hatte in seiner Sitzung vom 25. Juni 1869 — § 302 der Protokolle — beschlossen, daß die nachersichtlich zusammengestellten Verpflichtungen der Straßenbauverwaltungen im Interesse der Bundestelegraphenverwaltung

a) von den Verwaltungen der bereits bestehenden und der neu anzulegenden Staatskunststraßen zu übernehmen,
b) bei Konzessionserteilung für den Bau neuer Kunststraßen den Unternehmern im Interesse der Bundestelegraphenverwaltung aufzuerlegen, und
c) für die bereits konzessionierten Kunststraßen insofern einzuführen seien, als die Bundestelegraphenverwaltung es beantragt und die Bestimmungen der Konzessionsurkunde es gestatten.

Dieser Beschluß ist mit der Maßgabe gefaßt worden,

1. daß die fraglichen Vorschriften auf Straßen innerhalb der Städte sich nicht beziehen sollen,
2. daß die Verpflichtung der Straßenbauverwaltungen zum Zwecke der Wiederherstellung beschädigter Telegraphenleitungen die bei den Kunststraßen beschäftigten Arbeiter zur Verfügung zu stellen (Pkt. 3 der Anlage), auf wirkliche Notfälle beschränkt bleibt und
3. daß die in der Anlage enthaltenen Bestimmungen insofern eine nur subsidiäre Geltung haben sollen, als dieselben den zwischen der Bundestelegraphenverwaltung und einzelnen Bundesstaaten bestehenden Verträgen über den Gegenstand dieser Bestimmungen nicht derogieren.

Diese Verpflichtung der Straßenbauverwaltungen im Interesse der Bundestelegraphenverwaltung hat folgenden Inhalt:

1. Die Straßenbauverwaltung hat die Benutzung des Straßenterrains, soweit dies ohne Behinderung des Straßenverkehrs thunlich ist, zur Anlage von oberirdischen und unterirdischen Bundestelegraphenlinien unentgeltlich zu gestatten.

Die Stangen für die oberirdischen Telegraphenlinien werden thunlichst entfernt von den Baumanpflanzungen aufgestellt.

Der erste Trakt der Bundestelegraphenlinien wird von der Bundestelegraphenverwaltung und der Straßenbauverwaltung gemeinschaftlich festgesetzt.

Änderungen des ursprünglich gemeinschaftlich festgesetzten Traktes, welche durch irgend welche Veranlassung notwendig werden, sind von der Bundestelegraphenverwaltung nach Vereinbarung mit der Straßenbauverwaltung für Rechnung desjenigen Teiles auszuführen, von welchem dieselben beantragt sind.

2. Die Straßenbauverwaltung hat die Bundestelegraphenanlagen durch ihr Straßenaufsichtspersonal bewachen und in Fällen der Beschädigung nach Anleitung der von der Bundestelegraphenverwaltung erlassenen Instruktion provisorisch wiederherzustellen, auch von jeder wahrgenommenen Störung der Linien der nächsten Bundestelegraphenstation Anzeige machen zu lassen. Die Bundestelegraphenverwaltung zahlt den mit der Beaufsichtigung und provisorischen Wiederherstellung der Bundestelegraphenlinie beauftragten Straßenaufsichtsbeamten Remunerationen bis zur Höhe von 10 Thalern pro Jahr und Meile durch die Straßenbauverwaltung. Diese Remunerationen werden von der Bundestelegraphenverwaltung innerhalb der vorbezeichneten Grenze für die einzelnen Aufsichtsbeamten nach Maßgabe der von denselben im Interesse des Bundestelegraphen geleisteten Dienste festgesetzt.

3. Die Straßenbauverwaltung hat den mit der Wiederherstellung von Beschädigungen des Bundestelegraphen beauftragten und als solche legitimierten Telegraphenbeamten auf Erfordern und soweit dies thunlich ist, die bei der Unterhaltung der Kunststraße beschäftigten Arbeiter gegen Zahlung des ortsüblichen Tagelohns zur Disposition zu stellen.

4. Um Störungen der Bundestelegraphenlinien durch Berührungen der Leitungsdrähte mit den Straßenpflanzungen zu vermeiden, hat die Straßenbauverwaltung den Wuchs der Anpflanzungen so regulieren zu lassen, daß dieselben nach allen Richtungen hin mindestens 2 Fuß von den Leitungsdrähten des Bundestelegraphen entfernt sind.

Die erforderlichen Regulierungen sind in der Regel gleichzeitig mit den im Interesse der Straßenbauverwaltung und in den zu passenden Jahreszeiten stattfindenden Ausästungen für Rechnung der Straßenbauverwaltung zu besorgen. Falls aber auf Antrag der Bundestelegraphenverwaltung im Interesse derselben besondere Ausästungen vorgenommen werden müssen, so sind die Kosten von der Bundestelegraphenverwaltung zu tragen.

5. Falls bei der Anlage und Unterhaltung der Bundestelegraphenlinien der Straßenkörper in seinem Planum, seinen Böschungen oder zugehörigen

Gräben beschädigt wird, erfolgt die Wiederherstellung nach Anweisung der Straßenbauverwaltung für Rechnung der Bundestelegraphenverwaltung.

Für den bei den gedachten Herstellungs- bez. Unterhaltungsarbeiten der Grasnutzung auf den Böschungen und in den Gräben zugefügten Schaden hat die Straßenbauverwaltung Anspruch auf Entschädigung nicht zu erheben.

6. Die Straßenbauverwaltung verpflichtet sich, dafür Sorge zu tragen, daß bei Verpachtung der Nutzung von Baumanpflanzungen oder bei käuflicher Überlassung derselben die beteiligten Personen vor Beschädigungen der Bundestelegraphenanlagen mit dem Bemerken gewarnt werden, daß sie event. zum Schadenersatze würden herangezogen werden.

Desgleichen verpflichtet sich die Straßenbauverwaltung, ihre Aufsichtsbeamten anzuweisen, bei Ausübung ihres Dienstes darüber zu wachen, daß die Nutzung oder das Fällen von Bäumen seitens der Berechtigten mit Vorsicht bewirkt werde, in allen Fällen aber, wo bei solcher Gelegenheit Bundestelegraphenanlagen beschädigt worden und das Nähere hierüber zu ihrer Kenntnis gelangt, der nächsten Bundestelegraphenstation Anzeige zu machen.

Nachdem durch den Preußischen allerhöchsten Erlaß vom 25. Oktober 1878 von der Einholung der allerhöchsten Genehmigung zum Bau von Chausseen abgesehen worden und infolge dessen auch die Erteilung besonderer Konzessionen in Fortfall gekommen ist, fehlte es in Preußen an der Möglichkeit, die Kreise wider ihren Willen auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 25. Juni 1869 zur Übernahme der dort bezeichneten Verpflichtungen der Straßenbauverwaltungen im Interesse der Reichstelegraphenverwaltung hinsichtlich derjenigen Kreischausseen anzuhalten, welche erst nach dem Inkrafttreten des vorbezeichneten Erlasses erbaut worden sind. Der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hatte sich, wie er in einem Cirkular vom 1. August 1888 (Arch. f. Verw. 1888 S. 227) ausspricht, dahin schlüssig gemacht, unter solchen Umständen die Erwirkung des Rechts zur Chausseegelderhebung u. s. w. von einer bindenden Erklärung der betr. Straßenbauverwaltung, daß sie sich den Bestimmungen des Bundesratsbeschlusses unterwerfen wolle, abhängig zu machen.

Weiter kamen die vom Bundesrate durch den Beschluß vom 21. Dezember 1868 getroffenen Bestimmungen über die den Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Bundestelegraphenverwaltung obliegenden Verpflichtungen in Betracht.

1. Die Eisenbahnverwaltung hat die Benutzung des Eisenbahnterrains, welches außerhalb des vorschriftsmäßigen freien Profils liegt und soweit es nicht zu Seitengräben, Einfriedigungen u. s. w. benutzt wird, zur Anlage von

oberirdischen und unterirdischen Bundestelegraphenlinien unentgeltlich zu gestatten. Für die oberirdischen Telegraphenlinien soll thunlichst entfernt von den Bahngleisen nach Bedürfnis eine einfache oder doppelte Stangenreihe auf der einen Seite des Bahnplanums aufgestellt werden, welche von der Eisenbahnverwaltung zur Befestigung ihrer Telegraphenleitungen unentgeltlich mitbenutzt werden darf. Zur Anlage der unterirdischen Telegraphenlinien soll in der Regel diejenige Seite des Bahnterrains benutzt werden, welche von den oberirdischen Linien im allgemeinen nicht verfolgt wird.

Der erste Trakt der Bundestelegraphenlinien wird von der Bundestelegraphenverwaltung und der Eisenbahnverwaltung gemeinschaftlich festgesetzt. Änderungen, welche durch den Betrieb der Bahnen nachweislich geboten sind, erfolgen auf Kosten der Bundestelegraphenverwaltung, bez. der Eisenbahn; die Kosten werden nach Verhältnis der beiderseitigen Anzahl Drähte repartiert. Über anderweite Veränderungen ist beiderseitiges Einverständnis erforderlich und werden dieselben für Rechnung desjenigen Teiles ausgeführt, von welchem dieselben ausgegangen sind.

2. Die Eisenbahnverwaltung gestattet den mit der Anlage und Unterhaltung der Bundestelegraphenlinien beauftragten und hierzu legitimierten Telegraphenbeamten und deren Hilfsarbeitern behufs Ausführung ihrer Geschäfte das Betreten der Bahn unter Beachtung der bahnpolizeilichen Bestimmungen, auch zu gleichem Zwecke diesen Beamten die Benutzung eines Schaffnersitzes oder Dienstcoupés auf allen Zügen, einschließlich der Güterzüge, gegen Lösung von Fahrbillets der III. Wagenklasse.

3. Die Eisenbahnverwaltung hat den mit der Anlage und Unterhaltung der Bundestelegraphenlinien beauftragten und legitimierten Telegraphenbeamten auf deren Requisition zum Transporte von Leitungsmaterialien die Benutzung von Bahnmeisterwagen unter baupolizeilicher Aufsicht gegen eine Vergütung von 5 Sgr. pro Wagen und Tag und von 20 Sgr. pro Tag der Aufsicht zu gestatten.

4. Die Eisenbahnverwaltung hat die Bundestelegraphenanlagen an der Bahn gegen eine Entschädigung bis zur Höhe von 10 Thlrn. pro Jahr und Meile durch ihr Personal bewachen und in Fällen der Beschädigung nach Anleitung der von der Bundestelegraphenverwaltung erlassenen Instruktion provisorisch wieder herstellen, auch von jeder wahrgenommenen Störung der Linien der nächsten Bundestelegraphenstation Anzeige machen zu lassen.

5. Die Eisenbahnverwaltung hat die Lagerung der zur Unterhaltung der Linien erforderlichen Vorräte von Stangen auf den dazu geeigneten Bahnhöfen unentgeltlich zu gestatten und diese Vorräte ebenmäßig von ihrem Personale bewachen zu lassen.

6. Die Eisenbahnverwaltung hat bei vorübergehenden Unterbrechungen und Störungen des Bundestelegraphen alle Depeschen der Bundestelegraphenverwaltung mittels ihres Telegraphen, soweit derselbe nicht für den Eisenbahnbetriebsdienst in Anspruch genommen ist, unentgeltlich zu befördern, wofür die

Bundestelegraphenverwaltung in der Beförderung von Eisenbahndienstdepeschen Gegenseitigkeit ausüben wird.

7. Die Eisenbahnverwaltung hat ihren Betriebstelegraphen auf Erfordern des Bundeskanzleramts dem Privatdepeschenverkehr nach Maßgabe der Bestimmungen der Telegraphenordnung für die Korrespondenz auf den Telegraphenlinien des Norddeutschen Bundes zu eröffnen.

8. Über die Ausführung der Bestimmungen unter 1 bis einschließlich 6 wird das Nähere zwischen der Bundestelegraphenverwaltung und der Eisenbahnverwaltung schriftlich vereinbart.

Aus der nachstehenden Zusammenstellung gehen die auf gesetzlichen Vorschriften beruhenden bisherigen Rechte der deutschen Telegraphenverwaltungen an fremdem Grund und Boden hervor.

1. Preußen.

a) Gesetz, betr. die Abänderung der Wegegesetze im Regierungsbezirk Cassel, vom 16. März 1879 (Ges.-Samml. S. 225 ff.).

§ 9. Der kommunalständische Verband ist verpflichtet, den durch Beschluß des Bundesrats vom 25. Juni 1869 im Interesse der Telegraphenverwaltung festgesetzten Anforderungen bezüglich der zufolge des Gesetzes vom 8. Juli 1875 (Ges.-Samml. 1875 S. 497 ff.) in sein Eigentum und seine Unterhaltung übergegangenen früheren Staatsstraßen, sowie der auf seine Kosten neu anzulegenden Straßen zu genügen.

b) Wegeordnung für die Provinz Sachsen, vom 11. Juli 1891 (Ges.-Samml. S. 316 ff.).

§ 10 Abs. 1 bis 4. Der Wegebaupflichtige hat die von den zuständigen Behörden festgestellte Herstellung und Veränderung von Telegraphen- und Telephonlinien, Eisenbahnübergängen, Brücken, Durchläffen und Drainagen in seinem Straßengebiete zu gestatten. Vor Feststellung des Planes hat die Anhörung der Wegepolizeibehörde und der Wegebaupflichtigen zu erfolgen.

Die Wegepolizeibehörde kann im Falle des öffentlichen Interesses genehmigen, daß die Ausführung derartiger Anlagen durch die Festsetzung der Entschädigung nicht aufgehalten werde.

Eine Entschädigung ist in allen Fällen nur soweit zu gewähren, als durch derartige Anlagen eine Erschwerung der Wegebaulast oder eine Beeinträchtigung der Nutzungen veranlaßt wird.

Steht die Nutzung eines öffentlichen Weges und seiner Zubehörungen einem andern als dem Wegebaupflichtigen zu, so finden die vorstehenden Bestimmungen gleichfalls Anwendung.

§ 12. Die Festsetzung der Entschädigung (§§ 10 und 11) erfolgt mangels gütlicher Einigung durch den Bezirksausschuß auf Grund vollständiger Erörterungen zwischen der Parteien und, soweit dies erforderlich, sachverständiger Abschätzung. Gegen den Beschluß steht binnen 3 Monaten nach der Zustellung beiden Teilen der Rechtsweg offen.

§ 14. Auf Leinpfade, auf die nach Inhalt der Deichordnungen und Deichstatuten zugleich als Verkehrswege dienenden Deiche und Dämme, sowie auf Eisenbahnen und Kunststraßen (Artikel III § 12 des Gesetzes vom 20. Juni 1887, Gesetz-Samml. S. 301) findet das gegenwärtige Gesetz nicht Anwendung. Soweit jedoch unter den vom Fiskus zu unterhaltenden Straßen auch solche sich befinden, welche als Kunststraßen anerkannt sind, gelten auch für diese die Bestimmungen der §§ 44 ff.

c) Gesetz, betr. wegepolizeiliche Vorschriften für die Provinz Schleswig-Holstein, mit Ausnahme des Kreises Herzogtum Lauenburg, vom 15. Juni 1885 (Ges.-Samml. S. 289 ff.).

§ 19. Das Anpflügen oder Angraben des Straßenterrains ist untersagt. Die Befugnis der Telegraphenverwaltung zur Benutzung des Sicherheits-, Schutz- oder Pflugstreifens längs des äußern Grabenrandes oder des Fußes der Straßendammböschung wird hierdurch nicht berührt.

2. Baden.

Straßengesetz vom 14. Juni 1884 (Ges.- und V.O.Bl. für das Großherzogtum Baden S. 285 ff.).

§ 27 Abs. 2. Äste, welche aus dem längs eines öffentlichen Weges befindlichen Privateigentum in den Luftraum über dem Wegekörper hineinragen, sind zu beseitigen, soweit der öffentliche Verkehr dadurch gestört wird (insbesondere falls die Äste sich in einem geringern senkrechten Abstand als 4,5 m von der Oberfläche des Wegekörpers befinden), oder sofern sonst durch solche hereinragende Äste öffentliche Interessen beeinträchtigt werden.

§ 30. Für die Herstellung von Anlagen und die Vornahme von Verrichtungen, welche einem öffentlichen Interesse oder einem überwiegenden Nutzen der Landeskultur dienen, wie Eisenbahnübergänge, ober- oder unterirdische Telegraphenleitungen, Entwässerungsdurchlässe, Überfahrten und dergleichen, kann die Benützung eines öffentlichen Weges in Anspruch genommen werden, soweit durch die Anlage und Verrichtung, abgesehen von vorübergehenden Störungen, der Gemeingebrauch des Weges nicht erheblich beeinträchtigt wird.

Durch die Einräumung der Benützung eines öffentlichen Weges für derartige Zwecke oder für die Sonderzwecke Einzelner werden privatrechtliche Ansprüche hinsichtlich des öffentlichen Weges nicht begründet. Eine Anerkennungsgebühr ist für die im Falle des ersten Absatzes eingeräumte Benützung nicht zu entrichten, dagegen kann in den Fällen, wo durch die Benützung oder die hierfür dienenden Anlagen und Verrichtungen die Unterhaltungslast erschwert, oder die besonderen Nutzungen am Wege und an seinen Zubehörden gemindert werden, dem Beteiligten die Verpflichtung zur Zahlung einer entsprechenden Vergütung auferlegt werden.

3. Hessen.

Gesetz, den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen im Großherzogtum betr. vom 12. August 1896 (Großh. Hess. Regierungsbl. S. 113 ff.).

Art. 30. Die Kreisstraßenverwaltung hat die Benutzung der Kreisstraßen zur Anlage von Überfahrten nach und von den benachbarten Grundstücken zur Herstellung von Wasserab- und Zuleitungen jeder Art, sowie zur Herstellung sonstiger besonderen Zwecken dienender öffentlicher oder privater Anlagen, insbesondere auch der dem Eisenbahn- oder Postbetriebe dienenden Telegraphenanlagen, auf Kosten der Beteiligten zu gestatten, wenn und insofern, abgesehen von vorübergehenden Störungen, der Gemeingebrauch der Straße nicht erheblich beeinträchtigt wird.

Auch beim Neubau einer Kreisstraße findet die Herstellung der bezeichneten Anlagen, insbesondere der Überfahrten, nach Maßgabe des Vorstehenden durch die Beteiligten und auf deren Kosten statt.

Die Ausführung der bezeichneten Anlagen hat nach den Anordnungen der Kreisstraßenverwaltung, soweit nötig, auf Grund von vorzulegenden Plänen zu erfolgen.

Die Unterhaltung, gegebenenfalles einschließlich der Offenhaltung, liegt den Beteiligten ob, und sind die bei der Gestattung im Interesse der Kreisstraße gestellten Bedingungen einzuhalten.

Durch die Gestattung werden privatrechtliche Ansprüche hinsichtlich der Kreisstraßen, insbesondere dingliche Rechte oder Entschädigungsforderungen, nicht begründet; die Anlagen sind vielmehr auf Verlangen der Kreisstraßenverwaltung durch die Beteiligten und auf deren Kosten unter Wiederherstellung des frühern Zustandes zu entfernen oder zu verändern, wenn es im öffentlichen Interesse, insbesondere infolge einer Einziehung, Verlegung oder Veränderung der Kreisstraße selbst oder infolge mangelhafter Unterhaltung der Anlage geboten ist.

Kommen die Beteiligten ihren Verpflichtungen zur Unterhaltung der Anlagen oder zur Entfernung oder Veränderung derselben nicht nach, so kann das Erforderliche auf ihre Kosten durch die Kreisstraßenverwaltung angeordnet werden. Sofern nichts anderes vereinbart ist, können jedoch die Beteiligten jederzeit auf die Fortdauer der Anlage verzichten, in welchem Falle sie zur Wiederherstellung des frühern Zustandes verpflichtet sind.

Die Beteiligten haben den Kreis wegen etwaiger Ansprüche Dritter aus Anlaß der Anlage zu vertreten und schadlos zu halten.

Eine Anerkennungsgebühr ist für die Gestattung nicht zu entrichten; dagegen kann in den Fällen, in welchen durch die Anlagen und deren Benutzung der Kreisstraßenverwaltung Kosten oder Nachteile verursacht werden, den Beteiligten die Verpflichtung zur Zahlung einer entsprechenden Vergütung auferlegt werden.

Über die Gestattung einer Anlage, die dabei zu stellenden Bedingungen, die Entfernung oder Veränderung der Anlage, sowie die Zahlung und Höhe einer Vergütung beschließt der Kreisausschuß.

Von dem Vorstehenden abweichende Bestimmungen, welche in anderen Gesetzen oder Verordnungen bezüglich einzelner Anlagen getroffen sind, bleiben in Geltung. Bereits bestehende Privatrechtsverhältnisse werden nicht berührt; jedoch sind die von der bisherigen Straßenbauverwaltung erteilten widerruflichen Gestattungen auf Verlangen der Beteiligten oder der Kreisstraßenverwaltung nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Artikels abzuändern.

4. Oldenburg.

Wegeordnung für das Herzogtum Oldenburg vom 16. Februar 1895 (Ges.Bl. für das Herzogtum Oldenburg, XXX. Bd. S. 661 ff.).

Art. 47. Für die Herstellung von Anlagen und die Vornahme von Verrichtungen, welche einem öffentlichen Interesse oder einem überwiegenden Nutzen der Landeskultur dienen, wie ober- und unterirdische Telegraphenleitungen, Kanalisationsanlagen u. dergl., kann die Benutzung eines öffentlichen Weges nach Anhörung des Wegpflichtigen von der Aufsichtsbehörde — bei Gemeinde- und Genossenschaftswegen dem Amte, bei Staats- und Amtswegen dem Staatsministerium, Departement des Innern, — gestattet werden, soweit durch die Anlage und Verrichtungen, abgesehen von vorübergehenden Störungen, der Gemeingebrauch des Weges nicht erheblich beeinträchtigt wird.

Die Einräumung der Benutzung eines öffentlichen Weges für derartige Zwecke oder für die Sonderzwecke Einzelner gilt stets als widerruflich erteilt, und es werden privatrechtliche Ansprüche hinsichtlich des öffentlichen Weges dadurch nicht begründet. Bei Erteilung der Erlaubnis kann in den Fällen, wo durch die Benutzung oder die hierfür dienenden Anlagen und Verrichtungen die Unterhaltslast erschwert oder die besonderen Nutzungen am Wege und an seinen Zubehörungen gemindert werden, dem Beteiligten die Verpflichtung zur Zahlung einer entsprechenden Vergütung aufgelegt werden.

5. Anhalt.

Wegegesetz vom 1. Oktober 1871 (Ges.-Samml. für das Herzogtum Anhalt, 5. Bd. S. 1795 ff.).

§ 12. Die Anlegung öffentlicher Kanäle, Röhrtouren, Telegraphenleitungen und anderer gemeinnütziger Anstalten im Straßengebiete ist nach Bestimmung der Regierung, Abteilung des Innern, von den Wegebaupflichtigen zu gestatten und steht denselben als solchen dieserhalb ein Entschädigungsanspruch nur insoweit zu, als durch solche Anlagen die Wegebaulast erhöht oder die Nebennutzungen an den Wegen beeinträchtigt werden.

Die Ermittelung und Festsetzung der nach §§ 5, 10 und 12 zu gewährenden Entschädigungen erfolgt nach Anleitung der §§ 48 und 49.

§ 48. In Ermangelung einer gütlichen Einigung erfolgt die Ermittelung der nach obigen Bestimmungen (§§ 10, 12, 16, 21, 25, 42 bis 47) zu leistenden

Entschädigungen im Verwaltungswege unter Leitung der zuständigen Kreisdirektion. Dieselbe hat zunächst, soweit dies erforderlich wird, nach Vernehmung der Beteiligten und nach angestellter Sacherörterung die dem Wegebaupflichtigen gegen den Grundbesitzer einzuräumenden Rechte dem Gegenstande und dem Umstande nach genau festzustellen, demnächst aber die nach obigen Bestimmungen für die abzutretenden Grundstücke, Nutzungen oder Rechte zu leistende Entschädigung auf Grund einer Abschätzung durch unparteiische Sachverständige festzusetzen. In allen Fällen, wo es sich um eine dauernde Abtretung von Grund und Boden handelt, muß jedoch vor Einleitung des Verfahrens die Genehmigung der Regierung, Abteilung des Innern, und bezüglich neuer Wegeanlagen u. s. w. die landesherrliche Erteilung des Expropriationsrechts für den betreffenden Wegebau nachgesucht werden.

Nach erfolgter Einzahlung oder Sicherstellung der von der Kreisdirektion festgestellten Entschädigungssumme durch den Wegebaupflichtigen ist derselbe von der Behörde in das abzutretende Grundstück, bez. in die auszuübenden Rechte einzuweisen. Durch den Antrag auf Einleitung des schiedsrichterlichen Verfahrens (vergl. § 49) wird die Ausführung des Wegebaus, bez. die Entnahme der Baumaterialien nicht aufgehalten, vielmehr kann damit sofort nach erfolgter Einweisung begonnen werden.

§ 49. Gegen die Feststellung der Entschädigung durch die Kreisdirektion ist innerhalb 4 Wochen, von Eröffnung derselben an gerechnet, der Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung zulässig.

Das Schiedsgericht wird aus 3 vereidigten Sachverständigen gebildet, von welchen jede Partei einen zu wählen hat, die sich sodann über den 3. Schiedsrichter (Obmann) zu verständigen haben. Erfolgt die Wahl von Schiedsrichtern innerhalb 14 Tagen von der dazu erlassenen Aufforderung ab nicht, oder können sich die erwählten beiden Schiedsrichter binnen gleicher Frist nicht über den zuzuziehenden Obmann einigen, so sind die Schiedsrichter bez. der Obmann von dem Kreisausschusse, und wenn es sich um den Bau einer Kreisstraße handelt, von der Regierung, Abteilung des Innern, zu bestellen.

Die Kreisdirektion hat den Zusammentritt des Schiedsgerichts zu veranlassen, die Mitglieder desselben eidlich zu verpflichten und das Verfahren zu leiten. Der Entscheidung muß stets eine Anhörung der Parteien und eine örtliche Prüfung vorausgehen. Vermögen sich die Schiedsrichter über den abzugebenden Schiedsspruch nicht zu einigen, so tritt der Obmann ein, welcher die Entscheidung alsdann nach dem eigenen Ermessen selbständig zu treffen hat.

Die schiedsrichterliche Entscheidung, welche sich auch über den Kostenpunkt auszusprechen hat, ist endgültig, und findet gegen dieselbe ein Rechtsmittel nicht statt.

6. Württemberg.

Gesetz, betr. das landwirtschaftliche Nachbarrecht, vom 15. Juni 1893 (Reg.-Bl. f. d. Königr. Württemberg S. 141 ff.).

Art. 34. Die Telegraphenbehörden sind zur Fernhaltung von Störungen des öffentlichen Telegraphenbetriebs zu verlangen befugt, daß die Zweige von Bäumen und Sträuchen, welche den auf Grund und Boden der Eisenbahnen, auf öffentlichen Wegen oder deren Zubehörden (Nebenwegen, Dämmen, Böschungen) und auf öffentlichen Plätzen und Anlagen geführten Telegraphenleitungen nahe stehen, soweit zurückgeschnitten werden, daß die Zweige nach allen Richtungen hin 0,60 m von den Leitungsdrähten entfernt sind. Der Besitzer des Baumes ist zu dieser Ausästung in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März verpflichtet. Es steht ihm frei, ihre Ausführung der Telegraphenverwaltung zu überlassen.

Unter den Telegraphenleitungen sind die Fernsprechleitungen mitbegriffen.

Die Telegraphenbehörden können die zu nahe gewachsenen Zweige sofort zurückschneiden lassen, wenn eine Störung des Telegraphenbetriebs bereits eingetreten ist oder unmittelbar einzutreten droht.

§ 11. Fortsetzung.

Die im Vorhergehenden mitgeteilten gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen reichten der Reichstelegraphenverwaltung für die Wegeführung ihrer Telegraphenlinien aus, bis zum Beginne der achtziger Jahre das Fernsprechwesen, der Fernsprechverkehr in die Erscheinung trat. Die rapide Ausdehnung des Fernsprechwesens zunächst in den großen und dann in den mittleren Städten, die Herstellung der Verbindungslinien zwischen den verschiedenen Netzen nötigte die Verwaltung dazu, eine weit größere Anzahl von Wegen als bisher für ihre Anlagen zu benutzen. Die in technischen Rücksichten begründete Unmöglichkeit, Fernsprech- und Telegraphendrähte an denselben Gestängen anzubringen, drängte die Telephonlinien auf die Landstraßen, von denen auch beide Seiten in Anspruch genommen werden mußten. Die große Zahl der Drähte machte vielfach Ausästungen der vorhandenen Baumpflanzen notwendig, die den letzteren von Nachteil waren und doch nicht entschädigt zu werden brauchten. In den Städten mußten die Straßen und die Häuser kreuz und quer von den Fernsprechleitungen überschritten und außerdem mußten noch die unterirdischen Anlagen erheblich vermehrt werden. Das letztere brachte die Telegraphenanlagen mit Gas-, Wasser-, Kanalisationsarbeiten in Berührung. Noch schwieriger

haben sich die Verhältnisse gestaltet, seit die Starkstromtechnik auf dem Gebiete der Lokalbahnen, der Beleuchtung, der Kraftübertragung einen so mächtigen Aufschwung genommen hat. Die Starkstromanlagen sind, wie bekannt, den Telegraphen- und Fernsprechlinien in doppelter Hinsicht gefährlich: einmal, indem sie bei Draht- und Stangenbrüchen mittelst Berührung ihren hochgespannten Strom in die Schwachstromleitungen entsenden und hierdurch Brandschäden verursachen, auch das Leben der Beamten, die in den Fernsprechämtern thätig sind, und der Fernsprechteilnehmer gefährden, sodann, indem sie durch abirrende Ströme oder durch Induktion die telephonische Verständigung erschweren, oft auch unmöglich machen. Alles das hat naturgemäß, wie der Staatssekretär des Reichspostamts v. Podbielski in der Reichstagssitzung vom 14. April 1899 gelegentlich der ersten Beratung des Entwurfs eines Telegraphenwegegesetzes ausführte (Sten. Ber. S. 1768/69), sehr auf das ganze Fernsprechwesen eingewirkt, weil das Bestreben der Städte, aus den Starkstromanlagen Nutzen zu ziehen, ihnen vielfach Veranlassung gab, diese zum Nachteile der Telephonanlagen zu begünstigen. So sah sich die Telegraphenverwaltung Schwierigkeiten aller Art ausgesetzt, und bei den Meinungsverschiedenheiten mit den Wegeberechtigten fehlte es an einer die Entscheidung aussprechenden obern Instanz.

Nun sind neuerdings zwei wichtige oberstgerichtliche Entscheidungen gekommen, welche beide zu Ungunsten der Reichstelegraphenverwaltung ausgefallen sind. In dem von der Stadt Breslau angestrengten Prozesse hat der 5. Civilsenat des Reichsgerichts in seiner Revisionsentscheidung vom 21. September 1898 gegen ein Erkenntnis des Oberlandesgerichts in Breslau festgestellt, daß das Reich nicht befugt sei, ohne Genehmigung der Stadt den Luftraum über den Straßen mit seinen Telegraphendrähten zu überschreiten[1].

[1] Aus der fraglichen Entscheidung des Reichsgerichts (vergl. Entsch. i. C.S. 42. Bd. S. 205) ist folgendes von Interesse:

Der Reichspostfiskus hat über die im Eigentume der Stadtgemeinde Breslau stehenden öffentlichen Straßen und Plätze Telegraphen- und Fernsprechdrähte gespannt. Die Fernsprechleitungen sind teils an das Fernsprechvermittelungsamt angeschlossen, teils sind sie sogenannte besondere Leitungen, d. h. sie verbinden ohne Berührung jenes öffentlichen Amtes 2 Grundstücke oder bewohnte Räume mit einander. Alle diese Leitungen stehen im Eigentume des Reichspostfiskus. Die Gegnerin behauptet, daß ersterer früher ihre Ge-

Sodann hat das preußische Oberverwaltungsgericht — abweichend von der seitens der Reichstelegraphenverwaltung in Übereinstimmung

---

nehmigung zur Herstellung solcher Leitungen, welche über Straßen und Plätze geführt werden sollten, nachgesucht habe. In neuerer Zeit hat der Fiskus die Leitungen ohne Genehmigung und unter ausdrücklicher Ablehnung der Pflicht zur Einholung der Genehmigung ausgeführt. Die Stadtgemeinde glaubt als Privateigentümerin der Luftsäule ihrer Straßen und Plätze berechtigt zu sein, die Beseitigung aller ohne ihre Genehmigung gezogenen Drähte zu verlangen. Sie beantragt jedoch nur:

daß der Reichspostfiskus für schuldig erklärt werde, sich jeder Einschränkung des Eigentums der Stadtgemeinde an den öffentlichen Straßen und Plätzen der Stadt Breslau zu enthalten, und daß der Reichspostfiskus verurteilt werde:

1. anzuerkennen, daß er nicht berechtigt sei, ohne Genehmigung der Stadtgemeinde Breslau die in ihrem Weichbilde belegenen öffentlichen Straßen und Plätze mit Telegraphen- und Fernsprechdrähten zu überspannen oder den vorhandenen und genehmigten Leitungen oder Teilen derselben eine andere Richtung zu geben,
2. die von ihm ohne Genehmigung der Stadtgemeinde hergestellten besonderen Fernsprechleitungen, soweit sie öffentliche Straßen oder Plätze der Stadt Breslau überschreiten, zu entfernen.

Gegründet ist dieses Verlangen auf die Freiheit des Eigentums und als das veranlassende Interesse wird angegeben, daß die Stadtgemeinde Breslau den elektrischen Straßenbahnbetrieb durchzuführen im Begriffe stehe, daß die dazu erforderlichen Starkstromleitungen auf den Betrieb der Telegraphen- und Fernsprechleitungen störend einwirken würden und daß sie — die Stadtgemeinde — nach § 12 des Gesetzes über das Telegraphenwesen vom 6. April 1892 Kosten würde aufwenden müssen, um die durch ihre *spätere* Anlage eintretenden oder drohenden Störungen zu verhüten (vergl. oben § 8).

Der Reichspostfiskus verlangt Abweisung der Klage, weil 1. der Rechtsweg unzulässig sei, 2. weil der Eigentümer, insbesondere ein solcher öffentlicher Straßen sich unschädliche Eingriffe in den über seinen Grundstücken befindlichen Luftraum gefallen lassen müsse, die Drähte aber in einer solchen Höhe angebracht würden, daß sie den Straßenverkehr nicht hinderten, 3. weil die Stadtgemeinde durch das Vorhandensein der Drähte an Herstellung anderweitiger elektrischer Anlagen nicht gehindert werde, 4. weil endlich die Stadtgemeinde im Jahre 1881 die jetzt vermißte Genehmigung allgemein und für alle Zukunft erteilt habe.

Der erste Richter hat den Reichspostfiskus nach dem Klageantrage verurteilt. Die dagegen erhobene Berufung ist zurückgewiesen worden.

Der Reichsposfiskus hat Revision eingelegt mit dem Antrage, die Klage abzuweisen; die Stadtgemeinde Breslau hat um Zurückweisung der Revision gebeten.

Nach Einlegung der Revision haben die Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten den Kompetenzkonflikt erhoben; der Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte hat jedoch durch Urteil vom 8. Januar 1898 den Rechtsweg in dieser Sache für zulässig und den erhobenen Kompetenzkonflikt daher für unbegründet erklärt.

Nach den *Entscheidungsgründen* ist die Revision unbegründet.

Der Berufungsrichter führt aus: Wie dem Eigentümer eines Privatgrundstücks, so stehe auch dem Eigentümer städtischer Straßen und Plätze das Recht zu, Eingriffe in den über seinen Grundstücken befindlichen Luftraum insoweit mit der Eigentumsfreiheitsklage abzuwehren, als er durch dieselben in

mit der preußischen Staatsregierung festgehaltenen Ansicht — in einem Falle entschieden, daß bei der im Jahre 1876 erfolgten

der Benutzung seines Grundstücks gehindert oder belästigt wird. Dieser Fall liege aber vor, da die Stadtgemeinde Breslau gemäß § 12 des Telegraphengesetzes vom 6. April 1892 genötigt sein würde, zur Verhütung des Überspringens des elektrischen Stromes von den Starkstromleitungen des von ihr beabsichtigten elektrischen Straßenbahnbetriebes auf die dann vorhandenen Telegraphen- und Telephondrähte des Reichspostfiskus Kosten aufzuwenden. Ein Recht des letztern, die Drähte ohne Genehmigung der erstern über deren Straßen und Plätze zu spannen, ergebe sich weder aus dem zwischen den Parteien am 4. Juni 1881 getroffenen Abkommen, noch aus dem Telegraphengesetze.

Demgegenüber sucht die Revision auszuführen:

1. Die Straßen und Plätze der Städte dienten dem öffentlichen Verkehre. Zur Vermittelung des öffentlichen Verkehrs seien aber auch die Telegraphen- und Fernsprechleitungen bestimmt. Daraus folge, daß die Stadtgemeinde ein Widerspruchsrecht gegen die Überspannung ihrer Straßen und Plätze mit den Drähten jener Leitungen nicht habe.

2. Die von der Stadtgemeinde projektierten elektrischen Straßenbahnen seien ebenfalls dazu bestimmt, dem öffentlichen Verkehre zu dienen. Die Stadtgemeinde mache demnach in Wahrheit nicht ein privates Eigentumsrecht geltend, sondern beanspruche ein Vorrecht in der Benutzung der Straßen und Plätze als öffentlicher Verkehrsanstalten. Dazu sei sie aber weder legitimiert, noch berechtigt. Überdies würde sie, auch wenn die Befugnis, elektrische Straßenbahnen anzulegen, ihrem privaten Eigentume an den Straßen und Plätzen entspringen sollte, der polizeilichen Genehmigung bedürfen.

3. Der Klageantrag gehe zu weit. Die Stadtgemeinde könne Beseitigung der Drähte oder Einholung ihrer Genehmigung zur Spannung solcher nur bezüglich der Straßen und Plätze verlangen, in denen Straßenbahnen eingerichtet werden.

Diese Ausführungen konnten nicht für zutreffend erachtet werden.

Wenn auch das Allgemeine Landrecht eine allgemeine Vorschrift dahin, daß dem Eigentümer eines Grundstücks der über diesem befindliche Luftraum gehöre, nicht enthält, so geht doch aus Einzelbestimmungen (§§ 80, 123, 189 des Allg. L.R. 1. Teil Titel 8. — § 80. Auch die Einrichtung von Keller- und Ladenthüren, welche auf die Straße gehen, die Anlegung neuer oder Wiederherstellung eingegangener Erker, Löber und auf die Straße hinausgießender Dachrinnen, die Aufsetzung von Wetterdächern und in die Straße hinein sich erstreckenden Schildern, sowie die Errichtung von Blitzableitern, darf nur unter Erlaubnis der Polizeiobrigkeit, und nach den von dieser zu erteilenden Anweisungen vorgenommen werden. — § 123. Die Anlegung neuer Erker, Altane, Wetterdächer, Dachtraufen und anderer über die Grenze ragender Bauwerke ist der Nachbar zu dulden nicht verpflichtet. — § 189. Wer ein Gebäude an der Grenze aufführt, darf, insofern er nicht ein besonderes Recht dazu erworben hat, die Dachtraufe weder auf des Nachbars Grund und Boden, noch über denselben hinwegleiten. —) hervor, daß der Eigentümer sich Einrichtungen, welche in jenen Raum hineinragen, nicht gefallen zu lassen braucht, wenn sie ihn in der Benutzung seines Grundstücks stören, belästigen oder hindern können. Die Richtigkeit dieses in der Rechtslehre anerkannten Satzes, der im § 905 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich (Der Eigentümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat) gesetzliche Bestätigung findet, wird von der Revision nicht in Zweifel gezogen, ebensowenig, daß er nicht bloß auf das Eigentum von Privatpersonen, sondern auch auf das öffentlicher Korporationen Anwendung findet. Eine Einschränkung erleidet

Übertragung der preußischen Staatschausseen auf die Provinzialverbände, mangels einer ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmung, die

der Grundsatz bezüglich solcher Grundstücke, welche dem öffentlichen Gebrauche gewidmet sind, dahin, daß Einwirkungen, die sich innerhalb der Grenzen des bestimmungsmäßigen Gebrauches halten, vom Eigentümer nicht gehindert werden können. (Vergl. über die etwas abweichende frühere Rechtslage im Königreich Sachsen § 18.) Dieser Fall liegt nach Ansicht der Revision vor, weil sowohl die Straßen und Plätze, als auch die Telegraphen- und Fernsprechleitungen dem öffentlichen Verkehre dienten. Die Revision übersieht dabei jedoch, daß die städtischen Straßen und Plätze nicht dazu bestimmt sind, jedem öffentlichen Verkehre, sondern nur dem Straßenverkehre zu dienen. Das Straßeneigentum wird — abgesehen von einigen besonders geregelten, hier nicht interessierenden Fällen — nur durch die Bestimmung der Straßen und Plätze, dem Gemeingebrauche zum Gehen, Fahren, Reiten und Fortbewegen von Sachen zu dienen (§ 7 A.L.R. II. Teil 15. Tit. [s. Anm. 2 zu § 51]) beschränkt. Weiter gehende Benutzungsarten kann der Eigentümer mit der Eigentumsfreiheitsklage abwehren. Daß der telegraphische und telephonische Verkehr nicht zum Straßenverkehr gerechnet werden kann, liegt auf der Hand, ist überdies in dem in dieser Sache ergangenen Urteile des Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte bereits dargelegt. Eine weitere Beschränkung des Eigentums der Stadtgemeinde Breslau, als die durch den Straßenverkehr bedingte ist nicht nachgewiesen und mangels eines besondern Beweises nach Lage der jetzigen Gesetzgebung nicht anzunehmen. Die Stadtgemeinde ist daher für berechtigt zu erachten, die Beseitigung von Leitungen, welche seitens des Reichspostfiskus über ihre Straßen und Plätze geführt worden sind, zu verlangen und die künftige Überspannung der Straßen und Plätze von ihrer Genehmigung abhängig zu machen, vorausgesetzt, daß die Drähte der Ausnutzung ihres durch den Straßenverkehr beschränkten Eigentums hinderlich oder lästig sein können. Dieser Nachweis ist, was die Revision freilich bestreitet, geführt. Es mag der Revision zuzugeben sein, daß die Stadtgemeinde zur Klage auf Beseitigung von Hindernissen und Belästigungen, welche nur den Straßenverkehr im Sinne des § 7 A.L.R. II. Teil 15. Tit. (s. vorher) treffen, nicht legitimiert ist; dagegen ist es nicht richtig, daß der Betrieb der Straßenbahn seitens der Stadtgemeinde sich nur als ein Gemeingebrauch der Straßen darstelle, sodaß schädliche Einwirkungen auf einen solchen Betrieb nur von der Polizeiobrigkeit verboten werden könnten. Der Betrieb von Straßenbahnen geht — wie auch in dem von der Revision bezogenen Urteile des jetzt erkennenden Senats vom 16. Januar 1889 (V 267/88) bereits angedeutet ist — über den Gemeingebrauch der Straßen hinaus und greift, wenn von einem Andern unternommen, in die Rechte des lediglich durch den Gemeingebrauch beschränkten Straßeneigentümers hinein. So ist denn auch kaum jemals bezweifelt worden, daß ein Anderer auf städtischen Straßen und Plätzen Straßenbahnen nur mit Genehmigung der städtischen Gemeinde, als der Eigentümerin, anlegen und betreiben darf und die tägliche Erfahrung lehrt, daß die Gemeinden ihre Genehmigung von Gegenleistungen abhängig machen, und zwar unter Billigung des Gesetzgebers (§ 6 Abs. 1 und 3 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 Ges.S. S. 225 — s. unten § 28) und der höchstrichterlichen Rechtsprechung (Just.-Minist.-Bl. 1884 S. 209, Entsch. d. R.G. i. C.S. 40. Bd. S. 280 ff.). Wie in dem Ausbedingen der Gegenleistung beim Betriebe eines Andern, so tritt beim Selbstbetriebe der Städte in dem Beziehen der Einkünfte der privatrechtliche Charakter dieser Art der Nutzung der Straßen und Plätze klar hervor. Daraus folgt dann von selbst, daß Einwirkungen Dritter, welche den Betrieb hindern oder belästigen und welche nicht auf dem Gemeingebrauche

durch den Bundesratsbeschluß von 1869 (s. o. S. 48) begründeten Verpflichtungen gegenüber der Telegraphenverwaltung nicht unbedingt, sondern nur so weit auf die Provinzen übergegangen seien, als sie schon vor der Übertragung thatsächlich ausgeübt

---

der Straßen und Plätze beruhen, von dem Unternehmer nicht geduldet zu werden brauchen. Daß zum Betriebe der Straßenbahnen behördliche Konzession erforderlich ist, verleiht dem Betriebe weder einen öffentlich-rechtlichen Charakter, noch ist dieser Umstand geeignet, dem Unternehmer das Recht auf Beseitigung oder Unterlassung von Beeinträchtigungen zu klagen, zu entziehen. Eine Beeinträchtigung der Stadtgemeinde Breslau in der Ausübung ihres privaten Eigentumsnutzungsrechtes durch das Vorhandensein der ungenehmigten Drahtleitungen, sowie durch das Verlangen des Reichspostfiskus, auch ferner nach seinem Belieben Drähte über die Straßen und Plätze zu spannen, liegt unzweifelhaft vor. Es ist ein — von dem Reichspostfiskus nicht in Abrede gestellter — der neuern Zeit angehöriger Erfahrungssatz, daß bei benachbarten elektrischen Leitungen der elektrische Strom von einer auf die andere überspringt und daß dadurch Betriebsstörungen herbeigeführt werden, daß insbesondere Starkstromleitungen (z. B. der elektrischen Straßenbahnen) den elektrischen Strom auf Schwachstromleitungen (z. B. auf Telegraphen- und Fernsprechleitungen) übertragen, worunter der Betrieb der letzteren leidet. Insoweit liegt allerdings eine direkte Beeinträchtigung der Ausnutzung des Eigentums der Stadtgemeinde nicht vor; aber das Vorhandensein älterer Schwachstromleitungen legt der letztern nach § 12 des Telegraphengesetzes (s. oben) die Verpflichtung auf, der Gefahr der Störung des Betriebes des Reichspostfiskus dadurch vorzubeugen, daß sie an ihrer spätern elektrischen Anlage auf ihre Kosten Vorkehrungen trifft oder dulden muß, daß solche auf ihre Kosten getroffen werden. So hat denn die Stadtgemeinde in der That — wie der Berufungsrichter unanfechtbar und unangefochten feststellt — schon bei der im Jahre 1893 erfolgten Eröffnung einer Teilstrecke ihrer elektrischen Straßenbahn zum Schutze der elektrischen Anlagen des Reichspostfiskus Vorkehrungen auf ihre Kosten treffen müssen. Ein solcher Zustand widerspricht der gesetzlich gewährleisteten Freiheit des Privateigentums. Verfehlt ist auch die Ansicht des Reichspostfiskus, daß § 12 des Telegraphengesetzes dem Teile des Klageantrages, mit welchem die Beseitigung schon vorhandener Telephondrähte begehrt wird, entgegenstehe: denn § 12 verleiht seinen Schutz selbstverständlich nicht jeder thatsächlich vorhandenen ältern elektrischen Anlage, vielmehr sind nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen schutzberechtigt nur solche Anlagen, deren rechtlicher Bestand nachgewiesen oder doch nicht streitig ist.

Nicht zutreffend ist endlich auch die Ansicht der Revision, daß der Klageantrag auf die Straßen und Plätze hätte beschränkt werden müssen, auf welchen die Stadtgemeinde nachweislich den Straßenbahnbetrieb beabsichtige. Die letztere darf nicht nur solche in den Luftraum über ihren Straßen und Plätzen hineinragenden Vorkehrungen, welche der Ausnutzung ihres Eigentums schon hinderlich sind, sondern auch solche, welche ihr hinderlich sein können, verbieten. Sie kann nicht voraussehen, wie die Verkehrsbedürfnisse sich in Zukunft gestalten werden und auf welche Straßen und Plätze der Straßenbahnverkehr wird ausgedehnt werden müssen. Sie darf sich daher ihre Entschließungen bis zur Nachsuchung der Genehmigung in jedem einzelnen Falle vorbehalten.

Demgemäß war die Revision zurückzuweisen. (Vergl. bezüglich der Staatsstraßen im Königreiche Sachsen S. 63 ff. und wegen des Telegraphenwegegesetzes unten § 12 ff.)

wurden. Demnach entstanden auch bei den Kunststraßen durch diese Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts erhebliche Schwierigkeiten, weil nach dieser Entscheidung bereits vorher Telegraphenlagen an den Straßen gewesen sein müssen.

Zu der hier behandelten Frage hatte das Sächsische Ministerium des Innern einer Kreishauptmannschaft über die Aufstellung von Telegraphenstangen auf Kommunikationswegen, ohne der zweitinstanzlichen Entschließung vorgreifen zu wollen, mittelst Verordnung vom 20. Februar 1896 folgendes zu erkennen gegeben:

In dem Reichsgesetze über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 ist ein besonderes Enteignungs- oder gesetzliches Benutzungsrecht zu Gunsten der Telegraphen- und Telephonlinien nicht gegeben, wie es z. B. in Frankreich für die öffentlichen Telegraphenlinien besteht (vergl. v. Bar, Das Gesetz über das Telegraphenwesen S. 11): das Reich hat, wie aus § 14 dieses Gesetzes ausdrücklich hervorgeht, durch dieses Gesetz keine weitergehenden als die bisher bestandenen Ansprüche auf die Verfügung über fremden Grund und Boden, insbesondere über öffentliche Wege und Straßen erlangt. Unter Telegraphenanlagen sind nach § 1 des Gesetzes Fernsprechanlagen mit begriffen. Aus der Entstehungsgeschichte des in der Regierungsvorlage ursprünglich nicht enthaltenen § 14 mag hervorgehoben werden, daß ein hauptsächlich damit, daß die bestehenden Verträge der Bundesstaaten von 1868/69 sich nur auf Staatsstraßen bezögen, begründeter Antrag, welcher für die Errichtung der Telegraphenanlagen die Bestimmungen über das Enteignungsverfahren mit der Maßgabe Platz greifen lassen wollte, daß öffentliche Wege und Plätze dafür in Anspruch genommen werden könnten, soweit der Verkehr, dem dieselben dienen, es gestatte (vergl. Bericht der XVI. Kommission des Reichstags vom 4. Mai 1891), von keiner Seite Anklang fand und von den Vertretern der Reichspostverwaltung unter anderm mit dem Bemerken bekämpft wurde, daß für die Telegraphenverwaltung ein zwingendes Bedürfnis, diese Frage legislativ zu regeln, sich bis jetzt nicht herausgestellt habe, da es, wenngleich zuweilen mit Schwierigkeiten, doch bisher gelungen sei, ohne Inanspruchnahme besonderer Privilegien durchzukommen, ein Expropriationsverfahren für die Zwecke der Telegraphenverwaltung wohl auch meist zu zeitraubend sei. Der § 14 in der jetzigen Fassung wurde, „als zur Beruhigung der Städte geeignet" vom Reichstage auf Vorschlag der Kommission (vergl. 2. Bericht der XVI. Kommission des Reichstags) an das Ende des Gesetzes gestellt. Mit Recht wird in dem Aufsatze „Das neue deutsche Telegraphengesetz" in Schmoller, Jahrbuch u. s. w. XVI. Jahrgang S. 639 bemerkt, daß an dem status quo durch das Reichsgesetz vom 6. April 1892 nichts geändert sei, sowohl was die Mitbenutzung der öffentlichen Landstraßen und Eisenbahnen, als was das Ver-

hältnis der Telegraphenverwaltung zu den Gemeinden hinsichtlich der Benutzung der städtischen Straßen u. s. w. anlange.

Aus dem Reichsgesetze vom 6. April 1892 könnte daher die Telegraphenverwaltung ein Recht auf Einsetzung von Telephonstangen in Kommunikationswege gegen den Widerspruch der Wegebaupflichtigen nur dann ableiten, wenn ein solches Recht in Sachsen bisher schon bestanden hätte oder später besonders gegeben worden wäre. Das kann aber nicht angenommen werden.

Weder das Gesetz, die Anlegung und Benutzung elektro-magnetischer Telegraphen betr., vom 21. September 1855 (vergl. oben § 7), noch die Verordnung vom 12. Oktober 1883, die Sicherung der telegraphischen und telephonischen Leitungen u. s. w. betr. (vergl. unten § 18), enthalten Bestimmungen über die Benutzung öffentlicher Straßen durch Telegraphenvorrichtungen, doch wurde, als nach Art. 17 des Friedensvertrags zwischen dem Königreiche Preußen und Sachsen (vergl. Verordnung vom 26. Oktober 1866, G. u. V.O.Bl. S. 211) das Recht zur Ausübung des Telegraphenwesens innerhalb des Königreichs Sachsen auf die preußische Regierung in demselben Umfange übertragen wurde, in welchem dieses Recht damals der sächsischen Regierung zustand, in dem zur Ausführung dieses Artikels des Friedensvertrags abgeschlossenen Staatsvertrage (vergl. Art. 12, 27 in der Verordnung, den wegen Ausübung des Telegraphenwesens innerhalb des Königreichs Sachsen durch die königl. preußische Regierung abgeschlossenen Vertrag betr., vom 26. März 1867 — G. u. V.O.Bl. S. 65) der preußischen Regierung das Recht der Benutzung der Staatsstraßen (Art. 27) zugestanden, dagegen findet sich in diesem Staatsvertrage, in welchen in Gemäßheit Art. 48 der Reichsverfassung das Reich eingetreten ist, wiewohl der an Kommunalwegen aufgestellten Telegraphenleitungen in Art 31 Abs. 3 gedacht ist und die sächsische Regierung in Art. 12 Abs. 3 bei der Ein- und Durchführung der oberirdischen Leitungen durch Städte ihre Vermittelung zugesichert, keine Bestimmung, daß die Telegraphenverwaltung Telegraphenstangen auf allen öffentlichen Wegen ohne Zustimmung der Wegebehörden errichten darf. Für ein so weitgehendes Recht lag auch, bei dem Umfange, den das Telegraphenwesen damals hatte (Deutschland besaß 1870 erst 1078 Telegraphenanstalten, 1895 dagegen 17 800, vergl. Archiv für Post- und Telegraphie 1896 Nr. 3 S. 66) kein Bedürfnis vor; es genügte, wenn die Telegraphenleitungen an Eisenbahnen und Staatsstraßen widerspruchslos gelegt werden durften.

Wenn die Kreishauptmannschaft meint, einen Kommunikationsweg könne man als „konzessionierte Kunststraße" im Sinne des Bundesratsbeschlusses vom 25. Juni 1869 (s. o. S. 48), welcher die Verpflichtungen der Straßenbauverwaltung gegenüber der Telegraphenverwaltung festsetzt, deshalb ansehen, weil in der steuerfreien Vermessung des Wegeareals eine staatliche Anerkennung (Konzession) des betreffenden Weges in Gemäßheit dieses Beschlusses zu erblicken sei, so sei zur Widerlegung darauf hingewiesen, daß man unter Kunststraßen in der Hauptsache „Chausseen" versteht. Diese bedurften, wie beiläufig bemerkt sein mag, im Königreiche Preußen bis zum Jahre 1878 besonderer

Konzession (vergl. Ministerialerlaß vom 1. August 1888, Pr. Min.Bl. 1888 S. 149 und vorher § 10); ein 5 m breiter Kommunikationsweg wird aber als „Kunststraße" kaum angesehen werden können, wozu kommt, daß in Sachsen auch besser gebaute Kommunikationswege (sog. Halbchausseen) keiner Konzession bedürfen, der Bundesratsbeschluß also auch auf sie nicht Anwendung findet und den Interessen der Telegraphenverwaltung nur bei Erteilung von Wegegeldkonzessionen, wie in Preußen seit dem angezogenen Ministerialerlasse aus dem Jahre 1888 Rechnung getragen werden kann. Die durch diesen auf Straßen innerhalb der Städte sich nicht beziehenden, Bundesratsbeschluß festgesetzten Verpflichtungen der Straßenbauverwaltungen im Interesse der Telegraphenverwaltung sollen nach den getroffenen Vereinbarungen „nur eine subsidiarische Geltung haben insofern, als dieselben den zwischen der Bundestelegraphenverwaltung und einzelnen Bundesstaaten bestehenden Verträgen über den Gegenstand dieser Bestimmungen nicht derogieren."

Kann nun auch nach Vorstehendem der Telegraphenverwaltung ein Recht auf Mitbenutzung öffentlicher Kommunikationswege nicht zuerkannt werden, so würde sich doch bei dem beschränkten Verfügungsrechte der Gemeindebehörden über öffentliche Straßen (vergl. Fisch. Ztschr. 16. Bd. S. 239)[2] die Füglichkeit bieten, völlig unbegründeten Widersprüchen der Wegebaupflichtigen durch die Wegeaufsichtsbehörde entgegenzutreten und die Pläne eines Verkehrsinstituts von so hervorragender volkswirtschaftlicher Bedeutung wie das der Telegraphie zu fördern; doch hat das Ministerium des Innern, hierüber im vorliegenden Falle Entschließung zu fassen, der Kreishauptmannschaft zunächst zu überlassen.

Hieraus allenthalben ergiebt sich ein ungefähres Bild von der Rechtslage in Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze seitens der Reichstelegraphenverwaltung zu Zwecken der Telegraphen- und Telephonleitungen unmittelbar vor Erlaß des Telegraphenwegegesetzes. Man kann sagen, wo sich die Telegraphenverwaltung nicht durch Abkommen — das ist meist in den großen Städten der Fall, betreffs Berlins ist ein klares Abkommen vor Jahren getroffen, welches die ganzen Verhältnisse regelt — gesichert hat, oder wo ihr nicht die Landesgesetzgebung beigesprungen ist, wie in einzelnen Staaten, stand ihr ein Recht zur Benutzung der öffentlichen Wege überhaupt nicht zu.

Welchen Aufgaben steht die Telegraphenverwaltung andererseits gegenüber? Ich nenne nur die Ausdehnung der Fernsprechanlagen auf kleinere Orte und das flache Land, sowie den Übergang zum Doppelleitungssystem, welcher umfassende unterirdische

[2] S. § 51.

Anlagen nötig macht. Wie ist dies alles möglich ohne die Benutzung der öffentlichen Wege, ohne einen gesicherten Bestand einmal hergestellter Anlagen?

In einer ähnlichen rechtlichen Unsicherheit wie die Reichsverwaltung befanden sich auch die Bayerische und die Württembergische Telegraphenverwaltung. Sind auch die Verhältnisse in diesen Bundesstaaten für die Telegraphenverwaltungen insofern günstiger, als dort ein Teil der Kunststraßen im Eigentume des Staates steht, der zugleich der Träger des Telegraphenregals ist, so haben doch hinsichtlich der Benutzung der übrigen, insbesondere der städtischen Straßen, diese Telegraphenverwaltungen mit den gleichen Schwierigkeiten zu kämpfen wie die Telegraphenverwaltung des Reichs.

Die Telegraphen- und Fernsprechanlagen sind keine gewerblichen Unternehmungen, wie z. B. die elektrischen Straßenbahnen, sondern Einrichtungen im öffentlich-rechtlichen Interesse und es war daher einerseits dringend geboten, der Reichstelegraphenverwaltung die bisher fehlenden gesetzlichen Mittel an die Hand zu geben, den Ausbau namentlich der Fernsprechanlagen entsprechend dem ungeheuer gestiegenen Bedürfnisse fortzuführen, ohne durch Sonderinteressen gehindert zu werden, andererseits bedurften aber auch diese ebenso berechtigten Sonderinteressen des gesetzlichen Schutzes gegenüber den Ansprüchen der Reichstelegraphenverwaltung. Dies aber ist der Zweck des Telegraphenwegegesetzes, auf welches wir nun zu sprechen kommen werden.

§ 12. B. Das Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899 (R.G.Bl. S. 705).

Ehe wir dem Gesetze selbst näher treten, gebe ich eine Zusammenstellung von gesetzlichen Vorschriften über die Rechte ausländischer Telegraphenverwaltungen an fremdem Grund und Boden ꝛc. nach der Begründung zu jenem Gesetze.

1. Belgien.

a) Gesetz vom 14. April 1852.

Art. 3 Abs. 1. Sobald Aufgrabungen u. s. w. auf Privateigentum notwendig sind, um die Richtung einer Telegraphenlinie zu bestimmen, sind die Eigentümer oder Mieter verpflichtet, diese Arbeiten zu gestatten.

Art. 4 Abs. 1. Die Eigentümer und Mieter von Grundstücken oder Gebäuden, über welchen oder unter welchen die Regierung die Errichtung einer Telegraphenlinie für notwendig erachtet, müssen die Aufstellung von Stangen, die Führung von Drähten über und unter dem Boden, sowie alles, was die Einrichtung, Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenlinie erfordert, dulden

Art. 5. Eigentümer und Mieter werden für etwaigen Schaden entschädigt.

b) Gesetz vom 11. Juni 1883.

Art. 4. Die Eigentümer und Besitzer haben über ihren Gebäuden oder Grundstücken die Drähte von Fernsprechanlagen zu dulden (ohne Befestigung und Berührung). Die Regierung bestimmt die Bedingungen, welchen die Führung dieser Drähte über Straßen und öffentlichem Besitz unterliegt. Die Eigentümer und Besitzer haben ein Recht auf Schadenersatz.

2. Dänemark.

Gesetz vom 11. Mai 1897.

§ 9. Die Telegraphen- und Fernsprechleitungen des Staates nebst Zubehör dürfen auf, über oder unter fremdem Grund und Eigentum angebracht werden, ob dies öffentlich oder privat ist; soweit die Zustimmung des Beteiligten zur Anbringung nicht hat erlangt werden können, soll es jedoch durch ein von unparteiischen, vom Gericht dazu ausersehenen Sachverständigen abgegebenes Gutachten erwiesen werden, daß die Anbringung für die Anlage notwendig ist. Im übrigen muß bei der Ausführung der Anlage Rücksicht genommen werden auf die Wünsche, welche die öffentliche Behörde oder der private Eigentümer, dessen Eigentum von der Anlage berührt wird, hegt in Bezug auf die Stelle, wo die Leitungen mit Zubehör angebracht werden sollen, selbst wenn die Kosten der Anlage dadurch erhöht werden. Längs der öffentlichen Wege soll die Leitung, soweit als möglich, auf der einen Seite des Weges gehalten werden.

An Stellen, wo bereits kommunale oder private Telegraphen- oder Fernsprechleitungen, oder Gas-, Wasser-, Kanalisations-, Elektricitäts- oder ähnliche Leitungen angebracht sind, dürfen Staats-, Telegraphen- oder Fernsprechleitungen nur angebracht werden, soweit dies ohne Übelstände für die ersterwähnten Leitungen geschehen kann, was nötigenfalls durch ein auf gesetzlichem Wege zu stande gebrachtes Besichtigungsprotokoll nachzuweisen wäre.

Die in Staatsdiensten stehenden Personen, welche beschäftigt sind bei oder die Aufsicht führen über Arbeiten an einer dem Staate gehörenden Leitung und sich als solche ausweisen, haben gegen Erstattung der dadurch hervorgerufenen Übelstände und des Schadens (vergl. § 14) ungehinderten Zutritt, um sich sowohl auf öffentlichem, als auch auf privatem Eigentum zu bewegen, soweit die betreffenden Arbeiten es nötig machen. Zu bewohnten Häusern haben die genannten Personen indessen nur bei Tage Zutritt, auf dem ihnen bezeichneten

Wege und nur soweit es ohne Beschwerlichkeiten für die Bewohner geschehen kann; zu den Wohnungen haben sie keinen Zutritt.

§ 10. Sofern es zur Anlage einer dem Staate gehörigen Telegraphen- oder Fernsprechleitung nebst Zubehör nötig wird, fremdes Eigentum zu erwerben, muß dieses, wenn die Überlassung nicht auf gütlichem Wege erreicht werden kann und die Notwendigkeit des Erwerbs durch gesetzliches Gutachten dargethan wird, auf Veranlassung des Ministers des Innern expropriiert werden.

§ 11. Wenn die Anlage einer oder die Instandsetzungsarbeiten an einer dem Staate gehörenden Telegraphen- oder Fernsprechleitung dahin führen, daß der Grund und Boden, über den die Leitung hinwegführt, zeitweilig ganz oder teilweise seiner gewöhnlichen Benutzung entzogen wird, oder daß eine solche Benutzung beschwerlich gemacht wird, so soll zu angemessener Zeit vor dem Beginne der Arbeiten demjenigen, dem das Verfügungsrecht über den Grund und Boden zusteht, schriftliche Mitteilung darüber gemacht werden. Wenn indessen die betreffenden Arbeiten durch Beschädigung der Leitungen notwendig gemacht worden sind, welche durch plötzliche Ereignisse bewirkt worden ist, und unverzügliche Instandsetzung erfordert, so soll es ausreichend sein, baldmöglichst schriftliche oder mündliche Mitteilung zu machen, spätestens gleichzeitig mit dem Beginn der Arbeiten.

§ 12. Wo eine dem Staate gehörende Telegraphen- oder Fernsprechleitung angebracht ist, darf keine Bau- oder Erdarbeit vorgenommen oder sonst irgend etwas gemacht werden, wodurch die Leitung einer Störung oder einer Beschädigung ausgesetzt werden kann, ohne daß 8 Tage vorher oder soweit ein plötzlich eingetretenes Ereignis die unverzügliche Ausführung der Arbeit notwendig gemacht hat, baldmöglichst, spätestens gleichzeitig mit dem Beginn derselben schriftliche oder mündliche Anmeldung darüber an den nächsten, vom Staate angestellten Leiter eines Telegraphen- oder Fernsprechamts gemacht wird.

Eine Staatsleitung muß auf Erfordern des zuständigen Grundeigentümers zeitweise oder für immer entfernt werden, wenn erwiesen wird, daß die Entfernung notwendig ist zur Ausführung von Arbeiten wie die genannten, oder für eine Verwertung, die der Eigentümer mit dem Boden beabsichtigt. Mangels einer gütlichen Vereinbarung soll die Frage der Notwendigkeit dessen, daß eine Staatsleitung zeitweise oder für immer entfernt werde, durch ein auf gesetzliche Weise aufgenommenes Besichtigungsprotokoll entschieden werden.

Anpflanzungen und Gewächse auf öffentlicher Straße, öffentlichem Wege oder Platz, welche die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes bestehenden Telegraphen- und Fernsprechleitungen des Staates der Störung aussetzen, müssen auf Verlangen der Staatstelegraphenverwaltung soweitgehend beschnitten werden, als es durch gesetzliches Gutachten als notwendig für die Sicherheit der Leitungen nachgewiesen werden kann.

§ 14. Wie für die Überlassung von Grund und Boden für die Anlegung von Staatstelegraphen- und Fernsprechleitungen, vgl. § 10, volle Ent-

schädigung zu leisten ist, so wird jeglicher Schaden und Übelstand, den die Anbringung, das Vorhandensein und die Unterhaltung solcher Leitungen, vergl. §§ 9, 11 und 12, auf fremdem, öffentlichem oder privatem Eigentum verursacht, vom Staate zu ersetzen sein. Die Höhe der Entschädigung wird mangels gütlicher Vereinbarung von unparteiischen, in gewöhnlicher Weise vom Gericht dazu ausersehenen Männern festzusetzen sein.

3. Frankreich.

a) Gesetzesbeschluß vom 27. Dezember 1851.

Art. 9. Wenn auf einer bestehenden oberirdischen Telegraphenlinie der Betrieb durch Bäume oder durch einen nachträglich dauernd angebrachten, aber versetzbaren Gegenstand gehindert oder erschwert wird, so hat ein Präfektbeschluß die Maßnahmen zur Beseitigung des Hindernisses vorzuschreiben. Die etwa zu zahlende Entschädigung wird vom Friedensrichter festgesetzt.

b) Gesetz vom 28. Juli 1885.

Art. 2 Abs. 1. Der Staat hat das Recht, über und unter dem Boden der öffentlichen Wege und ihres Zubehörs alle Arbeiten durchzuführen, welche zur Errichtung und Unterhaltung der Telegraphen- und Fernsprechlinien notwendig sind.

Art. 3. Gleicherweise hat der Staat das Recht, Träger anzubringen, sei es an der den öffentlichen Straßen zugewendeten Außenseite der Mauern, sei es auch auf den Dächern oder Terrassen der Gebäude, unter der Voraussetzung, daß der Zutritt von außen möglich ist.

Endlich ist der Staat berechtigt, Leitungen und Träger über oder unter dem Boden solcher nicht bebauten Grundstücke anzubringen, welche nicht mit Mauern oder einer anderen diesen gleichkommenden Einfriedigung umgeben sind.

Art. 4. In allen erwähnten Fällen zieht die Anbringung der Leitungen und Stützpunkte keinerlei Enteignung nach sich.

Die Anbringung von Trägern an den Mauern und auf den Dächern der Gebäude beschränkt nicht das Recht des Eigentümers, das Gebäude abzubrechen, in Stand zu setzen oder zu erhöhen.

Die Leitungsführung auf freiem Felde beeinträchtigt nicht das Recht des Eigentümers, sich abzuschließen.

Der Eigentümer muß aber einen Monat vor Beginn der Arbeiten die Verwaltung mittelst Einschreibebriefes benachrichtigen.

Art. 5. Wenn es zur Auskundung geplanter Telegraphenlinien notwendig ist, daß Telegraphenbeamte Privateigentum betreten, so werden sie hierzu durch einen Beschluß des Präfekten ermächtigt.

Art. 6. Vor jeder Bauausführung ist ein Plan der Linie mit Angabe der Privatgrundstücke, auf welchen Träger oder Leitungen angebracht werden sollen, während dreier Tage auf der Bürgermeisterei der Gemeinde auszulegen. Die beteiligten Parteien werden hiervon durch einen Anschlag am Gemeinde-

hause und durch eine Bekanntmachung in einer Zeitung des Arrondissements benachrichtigt.

Art. 7. Der Präfekt stellt endgültig den Linienzug fest und ermächtigt zu allen Arbeiten, welche zum Bau, zur Unterhaltung und zur Überwachung der Linie nötig sind.

Art. 10 Abs. 1. Wenn die Stützen u. s. w. an den Mauern, auf den Dächern oder auf nicht abgeschlossenen Grundstücken angebracht sind, so hat der Eigentümer nur Anspruch auf Ersatz desjenigen Schadens, welcher beim Bau und bei der Unterhaltung der Linie entsteht.

4. Griechenland.

Gesetz vom 18. Dezember 1861.

Art. 2. Jeder muß auf seinem Eigentum alle zur Einrichtung, Unterhaltung und Instandsetzung des elektrischen Telegraphen notwendigen Arbeiten dulden. Dadurch verursachte Schäden werden ersetzt.

5. Großbritannien.

Gesetz vom 28. Juli 1863.

Art. VI. Unter den nachstehend festgesetzten Bestimmungen und Einschränkungen kann die Verwaltung folgende Maßnahmen durchführen:

1. Sie kann unter jeder Straße und unter jedem öffentlichen Fahrwege eine Telegraphenanlage errichten, instandhalten oder entfernen.
2. Sie kann eine Telegraphenanlage oder, längs oder über (quer) jeder Straße und jedem öffentlichen Fahrweg aufrichten, instandhalten und Säulen in oder auf jeder Straße oder jedem öffentlichen Fahrweg aufrichten, instandhalten, versetzen oder entfernen.
3. Sie kann zu diesem Behufe jede Straße und jeden öffentlichen Fahrweg aufreißen und wieder zuschütten und dortselbst die Lage jeder Wasser- oder Gasleitung — falls dieselbe keine Hauptader bildet — ändern.
4. Sie kann eine Telegraphenanlage und Säulen errichten und instandhalten unter, über, in oder entlang jeder Wegparzelle oder jeder Eisenbahnlinie oder jedem Kanal oder jeder Flußmündung, jedem Meeresarme, jedem Ufer oder jedem Bette eines Gewässers, welches der Ebbe und Flut unterworfen ist; auch kann sie jene Objekte an den bezeichneten Orten ändern oder entfernen; in allen diesen Fällen mit der Beschränkung, daß die Verwaltung hierdurch kein anderes Recht erwirbt, als den einfachen Gebrauch des Bodens der betreffenden Straßen oder öffentlichen Fahrwege, unter, in, über welchen, bez. welchen entlang sie ein beliebiges Werk errichten wird.

Art. VII. Die Verwaltung wird bei Ausübung der ihr durch den vorstehenden Artikel zuerkannten Rechte trachten, den thunlichst geringsten Schaden zu verursachen und wird jeder Körperschaft oder jeder interessierten Person für jeden aus der Anwendung der erwähnten Rechte sich ergebenden Schaden vollen Ersatz leisten.

6. Italien.

Gesetz vom 7. April 1892.

Art. 5. Diejenigen, welchen der Bau einer Fernsprechleitung gestattet worden ist, können die Drähte ohne Stütze über öffentliches und privates Eigentum und an denjenigen Seiten von Gebäuden entlang führen, wo sich kein Fenster oder andere der Aussicht dienende Öffnungen befinden.

Die Drähte müssen dergestalt geführt werden, daß sie den Eigentümer nicht an der freien Benutzung seines Eigentums hindern.

In jedem andern Falle ist zur Führung der Drähte und zur Aufstellung von Stützen die Zustimmung des Eigentümers erforderlich. Jedoch kann die Pflicht, die Aufstellung von Stützen und Gestängen zu erlauben, jederzeit gegen Entschädigung durch Verfügung des Präfekten auf Grund des Enteignungsgesetzes vom 25. Juni 1865 auferlegt werden.

Art. 6 Abs. 3 und 4. Die Verpflichtungen des Eigentümers müssen derart festgesetzt werden, daß sie möglichst zweckentsprechend sind und dem Eigentum, auf welchem die lästige Verpflichtung ruht, möglichst wenig Schaden bringen.

Dem Eigentümer verbleibt das Recht, auf seinem Grundstücke beliebige Erneuerungen vorzunehmen, selbst wenn hierdurch die Verlegung oder anderweite Aufstellung der Drähte erforderlich wird. Er hat in diesem Falle keinen Ersatz zu zahlen.

7. Luxemburg.

Gesetz vom 20. Februar 1884.

Art. 2 Abs. 1. Wenn die Regierung die Herstellung einer Telegraphen- oder Fernsprechlinie über oder unter Grundstücken und Gebäuden für notwendig erachtet oder genehmigt, so müssen die Eigentümer und Besitzer, ohne daß eine Enteignung gefordert werden kann, die Aufstellung von Stangen, das Ziehen von Drähten sowohl über als unter dem Boden und ebenso alles, was für die gute Einrichtung, die Bewachung und die Unterhaltung der Linien notwendig ist, zulassen.

Art. 3. Der entstehende Schaden ist den Eigentümern und Besitzern zu ersetzen.

Art. 4. Der Eigentümer behält das Recht, den örtlichen Zustand zu verändern, zu bauen u. s. w.

8. Niederland.

Gesetz vom 7. März 1852 und Ergänzungsgesetz vom 3. Dezember 1869.

Art. 3. Wenn zur Herstellung einer telegraphischen Verbindung das Graben, Vermessen oder Aufstellen von Zeichen auf jemandes Boden für notwendig erachtet wird, so müssen die Besitzer dies dulden.

Art. 4. Die Eigentümer von Grund und Boden, über den oder durch den ein Telegraph gezogen wird, ohne daß dazu eine Enteignung stattfindet, sind gehalten, das Aufstellen der Stangen und das Ziehen der Drähte sowohl

über als unter dem Boden zu dulden und zwar auch bei Instandsetzungen. Den Beamten sind die Leitungen u. s. w. jederzeit zugänglich.

Art. 5. Der etwa entstehende Schaden wird vom Staate vergütet.

9. Norwegen.

Gesetz vom 31. Juli 1854.

Elektromagnetische Telegraphenlinien, welche für öffentliche Rechnung angelegt werden, sind in der für sie festgesetzten Richtung auszuführen, unbekümmert um irgend fremde Eigentumsrechte, aber gegen Vergütung für die Abtretung von Grund, sowie für die Wertverminderung oder den Schaden, den ein Eigentum durch die Anlage einer Telegraphenlinie erfährt, oder den es durch den zukünftigen Betrieb voraussichtlich erfahren wird.

10. Österreich.

Gesetz vom 14. September 1854.

§ 10 lit. h. Die Eisenbahnunternehmungen haben die Errichtung einer Staatstelegraphenleitung längs der Eisenbahn auf ihrem Grund und Boden oder die Benutzung ihrer eigenen Telegrapheneinrichtungen unentgeltlich zu gestatten.

11. Portugal.

Dekret vom 1. Dezember 1892.

Kap. VIII. Art. 37. Zum Baue der staatlichen Telegraphen-, Fernsprech- oder irgend anderer Linien, welche zum beschleunigten Austausche der Korrespondenz bestimmt sind, kann die Regierung die Straßen, Plätze, Wege und Wasserläufe, sowie jedwede andere öffentliche Kommunikationswege benutzen, vorausgesetzt, daß durch die Ausführung solcher Linien die öffentliche Benutzung solcher Kommunikationswege nicht behindert wird. Die durch den Aufbau der Leitungen verursachten Instandsetzungen werden von der Regierung veranlaßt.

Art. 38. Behufs Errichtung staatlicher Telegraphenlinien kann die Regierung vornehmen lassen:

1. die Aufstellung von Pfosten und Stützen auf Privatterrain;
2. das Ziehen von Leitungen über Privateigentum;
3. das Anbringen von Stützen gegen die Mauern (Wände) und Dächer der dem öffentlichen Wege benachbarten Gebäude, unter der Voraussetzung jedoch, daß das Anbringen der Stützen von außen an jenen Gebäuden leicht ausführbar ist;
4. Das Ziehen von Leitungen vor der Front des Gebäudes oder in der Nähe desselben;
5. die Legung unterirdischer Leitungen durch das Terrain von Privatleuten (ausgenommen durch Gärten, Höfe und Mauern);
6. das Anbringen von ober- und unterirdischen Leitungen längs der Eisenbahnen.

Die Telegraphenluftlinien müssen stets so angebracht sein, daß die Besitzer der Ländereien oder Gebäude frei über ihr Eigentum verfügen können und in keiner Weise durch das Vorhandensein der Linien beeinträchtigt werden.

Der Eigentümer des Terrains oder der Gebäude hat stets das Recht, erforderliche Instandsetzungen, Umbauten oder Erweiterungen vorzunehmen, selbst wenn hierdurch die Entfernung oder Verlegung der Leitung bedingt wird, und zwar, ohne daß hierfür dem Staate eine Entschädigung zu zahlen ist. Es bedarf nur einer vorherigen amtlichen Anzeige, damit die Beamten mit entsprechender Anweisung versehen werden. Das Legen von Telegraphenlinien an Eisenbahnen ist derart zu bewirken, daß eine Beeinträchtigung des Verkehrs und der Sicherheit der Züge ausgeschlossen bleibt.

Art. 39. Die Eigentümer, deren Ländereien an Wegen belegen sind, an denen Staatstelegraphenlinien entlang führen, dürfen auf solchen Terrains keine Anpflanzungen oder Anlagen unterhalten, welche den Linien oder dem Betriebe nachteilig sein könnten.

Die Post- und Telegraphendirektion wird die gegen diese Vorschrift verstoßenden Besitzer entsprechend in Kenntnis setzen. Falls solche der Aufforderung nicht nachkommen, so kann zur teilweisen Beseitigung der Anpflanzungen oder Anlagen, die den Betrieb hindern, geschritten und dieserhalb Prozeß behufs Anwendung der im Art. 58 angedrohten Strafen angestrengt werden.

Art. 40. Die Eigentümer, deren Gebiete oder Gebäude zum Bau von staatlichen ober- und unterirdischen Telegraphenleitungen benutzt worden sind, werden für die aus Anlaß des Baues entstandenen Schäden Vergütung erhalten, entweder im Rahmen der betreffenden Bestimmungen, oder es wird die Entscheidung bezüglich des Schadenersatzes dem Gerichtshofe anheimgestellt.

Die Regierung kann auch, wenn es erforderlich erscheint, im öffentlichen Interesse die Enteignung des Gebiets nach den gesetzlichen Bestimmungen verlangen. Auf solche Rechtssachen findet das bei Enteignungen im öffentlichen Interesse übliche summarische Rechtsverfahren statt.

Art. 41. Die Eigentümer und Bewohner von Gebieten oder Gebäuden, über welche ober- oder unterirdische Leitungen gezogen werden sollen, sind verpflichtet, sobald sie seitens der Post- und Telegraphendirektion hiervon benachrichtigt werden, während der Dauer der Arbeiten den mit dem Bau beauftragten Beamten Zutritt zu ihren Grundstücken und Benutzung ihres Eigentums zu gestatten.

Art. 42. Keine elektrische Leitung, ober- oder unterirdische, sei es zur Beleuchtung, Kraftübertragung oder zu einem andern Zwecke, darf ohne Genehmigung der Regierung angelegt werden, nachdem zuvor die Post- und Telegraphendirektion hierüber gehört worden ist. Letzterer steht ebenfalls die Überwachung darüber zu, daß der Betrieb solcher Linien in ungefährdeter Weise für das Publikum, den Telegraphen- und Fernsprechdienst, sowie für andere ähnliche Unternehmungen stattfindet.

12. Schweden.

Gesetz vom 14. April 1866.

§ 1 Abs. 2. Bezieht sich das Abtreten von Boden oder eines Grundstücks nur auf die Auslegung von elektrischen Leitungsdrähten, ohne daß durch die Anlage oder durch deren künftigen Gebrauch und Unterhaltung dem Besitzer bezüglich der Benutzung des Bodens oder des Grundstücks besonderer Nachteil verursacht wird, so soll, was zum genannten Zwecke erforderlich ist, zur Verfügung gestellt werden ohne die Verpflichtung, den Boden oder das Grundstück zu erwerben. Für die hierdurch entstehenden Schädigungen kann der Benachteiligte Ersatz verlangen.

13. Schweiz.

Gesetz vom 26. Juni 1889.

Art. 1. Der Bund ist berechtigt, öffentliche Plätze, Straßen, Fahr- und Fußwege, sowie auch öffentliche Kanäle, Flüsse, Seen und deren Ufer, soweit diese dem öffentlichen Gebrauche dienen, für die Erstellung von oberirdischen und unterirdischen Telegraphen- und Telephonlinien gegen Ersatz des bei dem Bau und Unterhalt allfällig entstehenden Schadens in Anspruch zu nehmen, immerhin unter Wahrung der Zwecke, für welche das in Anspruch genommene öffentliche Gut bestimmt ist.

Art. 2. In gleicher Weise ist der Bund berechtigt, auch über das Privateigentum Telegraphen- und Telephondrähte ohne Entschädigungsleistung zu ziehen, insofern dadurch die zweckentsprechende Benutzung der betreffenden Grundstücke oder Gebäude nicht beeinträchtigt wird.

Art. 3. Die eidgenössische Verwaltung ist verpflichtet, sich vor dem Bau derartiger Linien (Art. 1 und 2) mit den betreffenden Behörden oder Privaten über alle für sie in Betracht kommenden Verhältnisse ins Einvernehmen zu setzen und ihren Wünschen und Begehren so weit entgegenzukommen, als die zweckentsprechende Ausführung der Linien es erlaubt. Auf bestehende unterirdische Kanäle, Wasser- und Gasleitungen ist möglichst Rücksicht zu nehmen.

Kann eine Verständigung über die Art der Ausführung der Linie nicht erzielt werden, so entscheidet innert der in den Art. 1 und 2 gezogenen Schranken der Bundesrat. Derselbe hat in wichtigeren Fällen auf das Begehren der Beteiligten das Gutachten von außerhalb der Verwaltung stehenden Sachverständigen einzuholen.

Art. 4. Baumäste, durch welche eine vom Bunde errichtete Leitung gefährdet oder gestört wird, sind von dem Eigentümer des Baumes zu beseitigen.

Die Verwaltung läßt ein derartiges Begehren dem Eigentümer durch die Ortsbehörde eröffnen und ist berechtigt, die Beseitigung selbst vorzunehmen, wenn dem Begehren nicht binnen 8 Tagen nach der amtlichen Eröffnung stattgegeben wird.

Die Frage, ob und wie viel Entschädigung zu bezahlen sei, wird im Streitfalle durch die von der Kantonsregierung zu bezeichnende Lokalbehörde entschieden.

Art. 5. Will über das gemäß Art. 1 und 2 in Anspruch genommene Eigentum eine Verfügung getroffen werden, die eine Änderung oder Beseitigung der errichteten Linie nötig macht, so ist die Aufforderung hierzu schriftlich an die eidgenössische Verwaltung zu erlassen, welche die Änderung oder Beseitigung der Linie vorzunehmen hat.

Wird die angekündigte Verfügung des Eigentümers nicht binnen eines Jahres, von der Änderung oder Beseitigung der Linie an gerechnet, ins Werk gesetzt, so bleibt der eidgenössischen Verwaltung die Klage auf Ersatz der veranlaßten Auslagen vorbehalten.

Art. 6. Der Bund ist berechtigt, auf dem Gebiete der Bahngesellschaften unentgeltlich Telephonlinien oder an den daselbst befindlichen staatlichen Telegraphenlinien Telephondrähte anzulegen, insoweit dies ohne Beeinträchtigung des Bahnbetriebs und der Benützung von sonstigem Bahneigentum, sowie der zur Sicherung der Bahn vorhandenen Einrichtungen geschehen kann.

Der Bund trägt den Schaden, welcher einer Bahngesellschaft durch den Bau oder Unterhalt einer Telephonanlage erwächst.

Art. 7. Sobald die Telephonanlagen sich der Erstellung neuer oder der Veränderung bestehender bahndienstlicher Einrichtungen hinderlich erweisen, so hat die eidgenössische Verwaltung die nötige Verlegung ihrer Anlagen in eigenen Kosten vorzunehmen.

Art. 8. Vor der Anlage von elektrischen Leitungen für Starkströme sind die Pläne samt allen nötigen Angaben der eidgenössischen Verwaltung vorzulegen. Diese wird bei der Genehmigung der Pläne sowie während des Betriebs den Unternehmer der Starkstromleitung zu den erforderlichen Maßnahmen verhalten, um die Telegraphen- und Telephonanlagen gegen jede Gefährdung und Betriebsstörung sicherzustellen und die zukünftige Ausdehnung derselben nicht zu verunmöglichen. Zur Erreichung dieses Zweckes wird die eidgenössische Verwaltung auch an ihren eigenen Linien die entsprechenden Vorkehren treffen.

Dieselben Grundsätze finden auch bei der Neuanlage einer Telegraphen- oder Telephonleitung gegenüber einer bestehenden Starkstromleitung Anwendung.

Art. 9. Erfolgt keine Verständigung über die beidseitig zu treffenden Maßnahmen, so verfügt der Bundesrat nach Einholung eines Gutachtens von außerhalb der Verwaltung stehenden Sachverständigen.

Bei Mißachtung der erlassenen Vorschriften kann der Bundesrat den Betrieb einer Starkstromanlage untersagen.

Die Bestimmungen von Art. 66 des Bundesstrafrechts bleiben vorbehalten.

14. Ungarn.

Gesetz vom 8. August 1888.

§ 6 Abs. 3 bis 5. Die Modalitäten der Inanspruchnahme von öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen zur Errichtung oder Verlegung von zur Gemeinbenützung bestimmten Telegraphen, Telephons oder elektrischen Signalen werden mit Berücksichtigung der ungehinderten Aufrechterhaltung des Verkehrs, vom Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen von Fall zu Fall festgestellt.

Vor dieser Feststellung hat auf dem Gebiete der mit Jurisdiktionsrecht bekleideten Städte unter Führung des Delegierten des Ministers für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen eine Begehung stattzufinden, zu welcher in Fällen, welche die Hauptstadt Budapest betreffen, der hauptstädtische Baurat, das Municipium der Hauptstadt und die hauptstädtische Staatspolizei, in Fällen, welche die übrigen mit Jurisdiktionsrecht bekleideten oder die eine Einwohnerzahl von mindestens 10 000 besitzenden Städte mit geregeltem Magistrate betreffen, die betreffende Jurisdiktion und Polizeibehörde bez. bei den erwähnten Städten mit geregeltem Magistrate der Bürgermeister einzuladen sind. Bezüglich des Ergebnisses dieser Begehung entscheidet der Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen.

Wenn die Herstellung irgend einer staatlichen Einrichtung vom genannten Minister aus öffentlichem Interesse als dringlich erklärt wird, kann von der im vorhergehenden Punkte erwähnten Begehung abgesehen werden.

§ 7. Die Haus- und Grundeigentümer und Besitzer sind verpflichtet, ohne Anspruch von Entschädigung zu dulden, daß die Leitungen der der Gemeinbenützung dienenden Telegraphen, Telephons und elektrischen Signale über ihre Gebäude und Gründe im Luftraum in der vom Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen von Fall zu Fall zu bestimmenden Höhe auf Kosten der Unternehmung in der Weise geführt werden, daß hierdurch die unumschränkte Benützung der Realität nicht behindert werde.

Inwiefern wegen Bauten oder Umgestaltungen die im Luftraume geführten Leitungen höher angebracht werden müßten, ist dies binnen 45 Tagen von der erfolgten Anzeige des Eigentümers oder Besitzers der Realität durch die Unternehmung auf eigene Kosten zu bewerkstelligen.

§ 8. Die Eigentümer und Besitzer der Gebäude und Gründe sind verpflichtet, zu dulden, daß die Leitungen der der Gemeinbenützung dienenden Telegraphen, Telephons und elektrischen Signale auf Kosten der Unternehmung auf den Gebäuden oder den Dächern dieser Gebäude befestigt und eingeschaltet, oder ohne Behinderung der unumschränkten Benützung der Realität unterhalb der Erde geführt werden; es steht jedoch denselben das Recht zu, die Vergütung des ihnen durch die Befestigung oder Einschaltung der Leitung oder durch die Führung derselben unterhalb der Erde verursachten Schadens, bez. die Herstellung des frühern Zustandes zu fordern.

Im Falle der Abtragung, Umgestaltung, Erhöhung eines Gebäudes oder Aufführung eines neuen Gebäudes sind die auf dem Gebäude oder dem Dache desselben befestigten oder eingeschalteten bez. unterhalb der Erde geführten Leitungen binnen 45 Tagen, von der Anzeige des Eigentümers oder Besitzers der Realität gerechnet, durch die Unternehmung auf eigene Kosten zu entfernen, bez. zu verlegen.

§ 9. Die Modalitäten der in den §§ 7 und 8 al. 2 erwähnten Anzeige, sowie das nach dem erfolglosen Ablauf der von dem Tage der Anzeige gerechneten 45 Tage in Bezug auf die Entfernung der Leitung zu befolgende Verfahren stellt der Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen mittelst im Einvernehmen mit dem Justizminister bez. mit dem Banus von Kroatien-Slavonien-Dalmatien hinauszugebender Verordnung fest.

Die in Fällen des § 8 in Anspruch genommene Entschädigung wird, im Falle zwischen den Interessenten ein Vergleich nicht zu stande kommt, von dem Gerichte festgestellt. In Fällen von bei Gelegenheit der Einrichtung der Leitung verursachten Schäden sind behufs Feststellung der Entschädigung die Bestimmungen der Kap. II und IV des Gesetzartikels XLI: 1881 entsprechend in Anwendung zu bringen, und stellt der Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen die zu diesem Behufe erforderlich scheinenden speciellen Vorschriften bezüglich des Vorganges im Verordnungswege fest.

Die Vergütung der später verursachten Schäden kann, wenn kein Vergleich stattfindet, im ordentlichen Gerichtswege gefordert werden.

Da Art. 52 Abs. 2 der Reichsverfassung die Gesetzgebung über die Vorrechte der Telegraphie dem Reiche nicht nur für das Reichstelegraphengebiet, sondern auch für das Gebiet von Bayern und Württemberg zuweist, so hat die gesetzliche Regelung einheitlich für den Bereich aller drei in Deutschland bestehenden Telegraphenverwaltungen zu erfolgen gehabt. Vergleicht man das Gesetz mit den vorersichtlichen gesetzgeberischen Maßnahmen, welche von auswärtigen Staaten (insbesondere Belgien, Dänemark, Frankreich, Portugal, Ungarn und der Schweiz) in den letzten Jahrzehnten getroffen sind, um der Telegraphie die Benutzung von fremdem Grund und Boden zu sichern, so erkennt man, daß unser Gesetz weit hinter dem zurückbleibt, was dort gefordert und gewährt ist. Das Gesetz regelt den Umfang der Rechte der Telegraphenverwaltung zur Benutzung des öffentlichen Grund und Bodens, ihre Verpflichtungen den Wegeunterhaltungspflichtigen gegenüber, das Verhältnis zu den Baumpflanzungen und zu den auf den Verkehrswegen vorhandenen oder zu errichtenden besonderen Anlagen, sowie das bei der Inanspruchnahme eines Verkehrswegs seitens der

Telegraphenverwaltung zu beobachtende Verfahren, ferner die Rechte der Telegraphenverwaltung zur Benutzung der Privatgrundstücke. Von der Übertragung eines Enteignungsrechtes an die Telegraphenverwaltung ist abgesehen worden, weil ein solches ihrer eigenen Auffassung nach bei den zahllosen Veränderungen namentlich im Fernsprechwesen nur eine schwere Belastung der Verwaltung und der Reichskasse bedeuten würde, ohne wirklich praktisch zu sein. Wie den Motiven zum Entwurfe (Reichstagsdrucksache Nr. 170 S. 13) zu entnehmen ist, wird es die bestimmte Absicht der Telegraphenverwaltung sein, von den ihr durch das Gesetz gegebenen Befugnissen nur den unbedingt nötigen Gebrauch zu machen.

Die beiden wichtigsten Gesichtspunkte, die das Gesetz zum Ausdruck bringt, sind einmal Ausdehnung der Zweckbestimmung der öffentlichen Wege auf die Benutzung für die telegraphische Nachrichtenvermittelung der staatlichen Anstalten, sodann die Begründung des Rechts der Telegraphenverwaltung zur Benutzung von Privatgrundstücken behufs Erweiterung des Telegraphen- und Telephonnetzes.

Über diese beiden Punkte sprechen sich die Motive, wie folgt, aus:

Das Wegerecht hat sich — bei aller partikularistischen Verschiedenheit — in Deutschland insofern doch überall in der gleichen Richtung entwickelt, als zwar die öffentlichen Wege im allgemeinen Gegenstände des Privateigentums sind, dies aber einer gesetzlichen Beschränkung insofern unterliegt, als die öffentlich-rechtliche Zweckbestimmung der Wege in Betracht kommt. Diese Zweckbestimmung ist die Benutzung durch jedermann zum Gehen, Reiten, Fahren. Indem die öffentlichen Wege den Zwecken der Personenbeförderung und der Güterbewegung dienstbar gemacht wurden, waren sie zugleich der Vermittelung des Nachrichtendienstes der Staatsverkehrsanstalten gewidmet, solange jene sich nur durch fahrende oder reitende oder Fußboten-Posten vollzog. Die Zweckbestimmung der öffentlichen Wege auf die Benutzung für die telegraphische Nachrichtenvermittelung der staatlichen Anstalten auszudehnen, ist die Absicht des Entwurfs. Dies wird aber nur insoweit vorgeschlagen, als der bisherige geschichtlich begründete Zweck, der Gemeingebrauch für Gehen, Reiten, Fahren, dadurch nicht leidet. Daß beides der Regel nach nebeneinander bestehen kann, zeigt die tägliche Erfahrung.

Diese in dem Zuge der modernen Entwickelung des Verkehrswesens liegende Erweiterung der Zweckbestimmung der öffentlichen Wege trifft den Berechtigten nicht schwerer als manche andere Verkehrsausdehnung, der er sich

vermöge der neuern Technik der Verkehrsmittel ohne weiteres hat unterwerfen müssen, z. B. zufolge der Erfindung der Automobilen und der Fahrräder. Sie unterscheidet sich aber dadurch, daß sie dem Nutzen der Gesammtheit in viel höherm Maße zu gute kommt, da der Telegraph als öffentliche Staatsverkehrsanstalt jedermann ohne Unterschied zur Verfügung steht und seine ungestörte Benutzung eine Grundbedingung für das Gedeihen von Handel, Industrie und Landwirtschaft und für deren Konkurrenzfähigkeit dem Auslande gegenüber bildet.

Diese dem Gemeinwohl dienende Erweiterung der Zweckbestimmung der öffentlichen Wege stellt zwar formell eine gesetzliche Beschränkung des Eigentums dar: in Wahrheit trifft sie den Eigentümer nur, soweit er Wegeunterhaltungspflichtiger ist. Denn in der Erschwerung der Unterhaltungspflicht kommt für ihn — wenn man von der Benutzung des Weges für besondere Anlagen hier absieht — die Belastung in erster Linie zum Ausdruck. Thatsächlich ist in dem überwiegenden Teile Deutschlands der Wegeeigentümer zugleich der Unterhaltungspflichtige. Da dies nicht überall der Fall ist, so läßt der Entwurf den Eigentümer des Weges außer Betracht und weist die Telegraphenverwaltung überall an den Wegeunterhaltungspflichtigen. Er folgt darin dem Vorgange der neueren Wegeordnungen.

Über den andern Punkt sagen die Motive:

Eine Erweiterung des Telegraphennetzes, insbesondere des Fernsprechnetzes in den Städten ist nicht durchführbar, ohne daß die Möglichkeit besteht, die Leitungsdrähte auch über die Privatgrundstücke hinweg zu führen und unter Umständen auf solchen Grundstücken, insbesondere auf den Dächern der Gebäude, auch Stützpunkte für die Leitungen anzubringen.

Da es sich jedoch hierbei um einen Eingriff in die Privatrechte handelt, ist in dem Entwurfe für die Telegraphenverwaltung ein Recht zur Benutzung von Privatgrundstücken nur insoweit in Anspruch genommen, als der Eigentümer dadurch nicht in der freien Benutzung seines Grundstücks beschränkt wird.

Demgemäß ist davon Abstand genommen worden, den Hausbesitzern gesetzlich die Verpflichtung aufzulegen, im Interesse der Telegraphenlinien zu dulden, daß auf den Dächern ihrer Gebäude die Stützpunkte für die Leitungen angebracht werden. Ein solches Zwangsrecht würde nur dann zu rechtfertigen sein, wenn ohne gesetzlichen Zwang die Telegraphenverwaltung nicht mehr in der Lage wäre, ihren Aufgaben gerecht zu werden. Bisher ist es jedoch der Telegraphenverwaltung gelungen, im Wege der Vereinbarung die Zustimmung der Hausbesitzer zur Benutzung der Hausdächer für die Stützpunkte zu erlangen. Dies wird voraussichtlich auch in Zukunft sein, da ein Widerspruch der Hauseigentümer um so weniger zu befürchten ist, je mehr mit der Verbreitung des Fernsprechers die Mieter der Wohnungen und Geschäftsräume von den Vermietern verlangen, daß sie ihnen den Anschluß an die örtlichen Netze gestatten.

Anders liegen aber die Fälle, in denen es sich nur um die Führung von Telegraphenlinien durch den Luftraum über den Privatgrundstücken handelt.

Die Telegraphenverwaltung kann es, insbesondere bei den Stadtfernsprechanlagen, gar nicht vermeiden, mit ihren Drähten eine große Zahl von Grundstücken zu überspannen, deren Eigentümer an dem Bestehen der Linie kein unmittelbares Interesse haben. Auf der andern Seite ist diese Führung der Drähte durch den Luftraum meist ohne die geringste Beeinträchtigung der Eigentümer thunlich. Nun würde allerdings nach § 905 des Bürgerlichen Gesetzbuchs der Eigentümer eines Grundstücks der Führung der Leitungsdrähte durch den Luftraum über seinem Grundstücke dann nicht widersprechen können, wenn er an der Ausschließung kein Interesse hat. Diese Ausnahme ist indes sehr eng begrenzt, da das durch § 905 geschützte Interesse des Eigentümers auch in der Verhütung solcher künftiger Beschränkungen der Benutzung bestehen kann, welche bei dem dermaligen Zustande des Grundstücks oder Hauses noch gar nicht in Frage kommen. Solche künftige Möglichkeiten lassen sich unschwer konstruieren. Dem praktischen Bedürfnisse der Telegraphenverwaltung ist mit jener Vorschrift allein nicht geholfen.

Mit Rücksicht auf die von der Telegraphenverwaltung vertretenen wichtigen öffentlichen Interessen wird es unbedenklich erscheinen, dem Eigentümer eines Grundstücks die Verpflichtung aufzuerlegen, zu dulden, daß die Telegraphenlinien durch den Luftraum über seinem Grundstücke geführt werden, wenn und solange er dadurch in der Benutzung des Grundstücks nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Für die Beurteilung der Frage, ob eine Beeinträchtigung des Eigentümers herbeigeführt wird, sollen also zunächst nur die bei der Herstellung der Telegraphenlinie bestehenden Verhältnisse maßgebend sein. Wird erst durch eine später in diesen eintretende Änderung eine Beeinträchtigung der Benutzung verursacht, z. B. weil der Eigentümer sein von den Telegraphenleitungen überspanntes Gebäude erhöhen will, so muß dann die Telegraphenverwaltung unbedingt die Leitungen auf ihre Kosten beseitigen oder so verlegen, daß eine Beeinträchtiguug des Grundstückseigentümers vollständig vermieden wird.

Dagegen läßt es sich nicht umgehen, den Eigentümern von Privatgrundstücken im Interesse des Telegraphenbetriebes solche Beeinträchtigungen aufzuerlegen, die nur vorübergehender Natur sind.

Eine vorübergehende Beeinträchtigung des Eigentums kann eintreten, einerseits, wenn die von der Telegraphenverwaltung veranlaßten Maßnahmen, z. B. das Betreten der Dächer zur Auslegung der Leitungsdrähte, selbst nur vorübergehende sind, andererseits, wenn der Grundstückseigentümer, welchem bei der gewöhnlichen Art der Benutzung des Grundstücks das Vorhandensein der Telegraphenlinie nicht störend ist, ausnahmsweise sein Grundstück für einen vorübergehenden Zweck, z. B. durch Ausstecken einer Fahne für eine besondere Festlichkeit, anders als bisher benutzen will, und er hierbei durch vorhandene Telegraphenleitungen behindert wird. In solchen Fällen rechtfertigt das öffentliche Interesse eine vorübergehende Beschränkung des Privateigentums zu Gunsten der für längere Dauer bestimmten Anlagen, sofern dem Eigentümer der durch den Eingriff in seine Rechtssphäre verursachte Schaden voll ersetzt

wird. Insbesondere ist aus dieser Erwägung die Bestimmung hervorgegangen, daß bei der Herstellung neuer Telegraphenlinien sowie überhaupt behufs Vornahme notwendiger Arbeiten an Telegraphenlinien die Telegraphenbaubeamten u. s. w. befugt sein sollen, die Grundstücke nebst den darauf befindlichen Gebäuden und anderen mit dem Grund und Boden verbundenen Werken während der Tagesstunden nach vorgängiger Benachrichtigung des Besitzers oder seines Vertreters zu betreten. Im Verwaltungswege wird dafür Sorge getragen werden, daß auch von dieser Befugnis nur in dringend notwendigen Fällen Gebrauch gemacht wird (vergl. hierzu übrigens die Anm. 1 zu § 8).

Wir kommen nun zum Gesetze selbst.

§ 13. Fortsetzung.

Das Telegraphenwegegesetz (R.G.Bl. 1899 S. 705) hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Die Telegraphenverwaltung ist befugt, die Verkehrswege für ihre zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenlinien zu benutzen, soweit nicht dadurch der Gemeingebrauch der Verkehrswege dauernd beschränkt wird. Als Verkehrswege im Sinne dieses Gesetzes gelten, mit Einschluß des Luftraumes und des Erdkörpers, die öffentlichen Wege, Plätze, Brücken und die öffentlichen Gewässer nebst deren dem öffentlichen Gebrauche dienenden Ufern[1].

Unter Telegraphenlinien sind die Fernsprechlinien mitbegriffen.

§ 2. Bei der Benutzung der Verkehrswege ist eine Erschwerung ihrer Unterhaltung und eine vorübergehende Beschränkung ihres Gemeingebrauchs nach Möglichkeit zu vermeiden.

Wird die Unterhaltung erschwert, so hat die Telegraphenverwaltung dem

[1] In der Kommissionsberatung wurde die Frage aufgeworfen, wie weit der Luftraum und der Raum unter der Erdoberfläche als Verkehrsweg mit in Anspruch genommen werden dürfe. Zur Beantwortung dieser Frage gab, einem ausdrücklichen Wunsche entsprechend, der Vertreter der Regierung folgende schriftliche Erklärung ab: „So lange nicht die Telegraphenverwaltung in dem Verfahren der §§ 7 ff. einen öffentlichen Weg ꝛc. zur Benutzung für die Herstellung einer Telegraphenanlage in Anspruch nehme, seien die Unterhaltungspflichtigen in keiner Weise gehindert, denselben anderweit zu benutzen, insbesondere könne von ihnen nicht verlangt werden, daß sie auf künftige Anlagen der Telegraphenverwaltung bei der Benutzung des Weges Rücksicht nehmen. Unter dem Luftraume über und dem Erdkörper unter den öffentlichen Wegen ꝛc. sei nur der in gerader Linie (rechtwinklig zur Erdoberfläche) darüber und darunter befindliche Raum zu verstehen, eine seitliche Ausdehnung sei ihm nicht zu geben.“ (Komm.Ber. — Drucks. Nr. 498 — S. 4.) — Die Befugnis der Telegraphenverwaltung zur Benutzung der Verkehrswege erstreckt sich auf die Herstellung, Erweiterung, Unterhaltung, Verlegung und Beseitigung der Telegraphenlinien, und zwar sowohl ober-, als auch unterirdischer, mit der gegebenen Einschränkung (Mot. S. 15).

Unterhaltungspflichtigen die aus der Erschwerung erwachsenden Kosten[2] zu ersetzen.

Nach Beendigung der Arbeiten an der Telegraphenlinie hat die Telegraphenverwaltung den Verkehrsweg sobald als möglich wieder in Stand zu setzen, sofern nicht der Unterhaltungspflichtige erklärt hat, die Instandsetzung selbst vornehmen zu wollen[3]. Die Telegraphenverwaltung hat dem Unterhaltungspflichtigen die Auslagen für die von ihm vorgenommene Instandsetzung zu vergüten und den durch die Arbeiten an der Telegraphenlinie entstandenen Schaden zu ersetzen.

§ 3[4]. Ergiebt sich nach Errichtung einer Telegraphenlinie, daß sie den Gemeingebrauch eines Verkehrswegs, und zwar nicht nur vorübergehend, beschränkt oder die Vornahme der zu seiner Unterhaltung erforderlichen Arbeiten verhindert oder der Ausführung einer von dem Unterhaltungspflichtigen beabsichtigten Änderung des Verkehrswegs entgegensteht, so ist die Telegraphenlinie soweit erforderlich abzuändern oder gänzlich zu beseitigen[5].

Soweit ein Verkehrsweg eingezogen wird[6], erlischt die Befugnis der Telegraphenverwaltung zu seiner Benutzung.

---

[2] Die Verpflichtung der Telegraphenverwaltung umfaßt alle Mehrkosten, die dem Unterhaltungspflichtigen dadurch verursacht werden, daß die Ausführung der ihm gemäß seiner Unterhaltungspflicht obliegenden Wegearbeiten, mag es sich um die Erhaltung des bestehenden Zustandes des Wegs oder um Verbesserungen dieses Zustandes handeln, durch die von der Telegraphenverwaltung ausgeführten Arbeiten verteuert worden ist. (Mot. S. 16.)

[3] Auch die hierbei entstehenden Kosten trägt die Telegraphenverwaltung gemäß § 2 Abs. 2 (Mot. S. 17), wie dies durch den von der Kommission angefügten Schlußsatz des 3. Absatzes noch besonders zum Ausdrucke gebracht wird.

[4] Die Bestimmungen des § 3 enthalten eine Abweichung von den in Nr. 1 Abs. 4 des Bundesratsbeschlusses vom 25. Juni 1869 — s. o. § 10 S. 49 — enthaltenen Vorschriften. Während nach diesen die Verlegung für Rechnung desjenigen Teils auszuführen ist, der sie beantragt, mithin für Rechnung der Straßenbauverwaltung, wenn letztere wegen Verlegung des Wegs oder wegen Beschränkung des allgemeinen Verkehrs eine Änderung der Telegraphenlinien zu beantragen genötigt ist, sollen nach § 3 die Kosten in diesen Fällen stets von der Telegraphenverwaltung getragen werden. — Streitigkeiten aus § 3 haben ihre Erledigung im ordentlichen Rechtswege zu finden. — § 3 betrifft nur den Gemeingebrauch der Wege, d. h. den jedermann ohne besondere Genehmigung zustehenden Gebrauch; das Verhältnis der Telegraphenverwaltung zu den auf dem Wege befindlichen oder zu errichtenden besonderen Anlagen wird durch die §§ 5 und 6 geregelt.

[5] Nach der Erklärung der Telegraphenverwaltung in der Kommissionsberatung (Komm.Ber. S. 7) liegt eine dauernde Beschränkung des Gemeingebrauchs des Wegs durch die Telegraphenlinie auch dann vor, wenn sich der Verkehr auf dem Wege so steigert, daß z. B. eine vorhandene Telegraphenstange als ein Verkehrshindernis empfunden werde. Die Telegraphenverwaltung muß also in solchen Fällen ihre Anlage ändern.

[6] Die Voraussetzungen und das Verfahren für die Einziehung oder Verlegung eines Verkehrswegs richten sich nach den Bestimmungen des Landesrechts. Diese sind auch maßgebend, soweit es sich um die Zuständigkeit der

In allen diesen Fällen hat die Telegraphenverwaltung die gebotenen Änderungen an der Telegraphenlinie auf ihre Kosten zu bewirken.

§ 4. Die Baumpflanzungen auf und an den Verkehrswegen sind nach Möglichkeit zu schonen, auf das Wachstum der Bäume ist thunlichst Rücksicht zu nehmen. Ausästungen können nur insoweit verlangt werden, als sie zur Herstellung der Telegraphenlinien oder zur Verhütung von Betriebsstörungen erforderlich sind; sie sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Die Telegraphenverwaltung hat dem Besitzer der Baumpflanzungen eine angemessene Frist zu setzen, innerhalb welcher er die Ausästungen selbst vornehmen kann. Sind die Ausästungen innerhalb der Frist nicht oder nicht genügend vorgenommen, so bewirkt die Telegraphenverwaltung die Ausästungen. Dazu ist sie auch berechtigt, wenn es sich um die dringliche Verhütung oder Beseitigung einer Störung handelt[7].

Die Telegraphenverwaltung ersetzt den an Baumpflanzungen verursachten Schaden und die Kosten der auf ihr Verlangen vorgenommenen Ausästungen[8].

§ 5[9]. Die Telegraphenlinien sind so auszuführen, daß sie vorhandene

---

Wege- oder Strompolizeibehörden zur Entscheidung darüber handelt, ob wegen dauernder Behinderung des Gemeingebrauchs der Verkehrswege, z. B. infolge einer erheblichen Steigerung des Wagenverkehrs auf einer Straße, eine Änderung der Telegraphenlinie notwendig ist. (Mot. S. 17.)

[7] Zum Fällen von Bäumen ist die Telegraphenverwaltung auf Grund des Gesetzes nicht berechtigt. Die Berechtigung hierzu kann sie nur durch vertragsmäßige Vereinbarung mit dem Besitzer erlangen. (Komm.Ber. S. 10.)

[8] Diese Verpflichtung bestand für die Telegraphenverwaltung nach dem mehrerwähnten Bundesratsbeschlusse vom 25. Juni 1869 nicht. Im übrigen ist die Bestimmung wegen der Kosten der Ausästung und der ihr zu gebenden Ausdehnung durch § 18 Nr. 1 der mit Zustimmung des Bundesrats zu erlassenden Anordnung des Reichskanzlers vorbehalten (s. u. S. 92). — Ist der Inhaber des Telegraphenregals, wie dies z. B. in Bayern häufig zutrifft, auf Grund eines außerhalb des Rahmens des Gesetzes liegenden Titels, z. B. als Eigentümer der Straße, berechtigt, die Beseitigung von Zweigen der auf oder an der Straße befindlichen Bäume ohne Entschädigung zu verlangen, so kann selbstredend der Verpflichtete, falls die geforderte Ausästung sich lediglich in den Grenzen dieser ihm obliegenden Pflicht hält, eine Entschädigung auf Grund des § 4 Abs. 3 nicht beanspruchen. (Mot. S. 18.)

[9] Sowohl § 5 wie auch § 6 beziehen sich nicht auf besondere Anlagen, welche für die Zwecke der Wegeunterhaltung erforderlich sind. Diese Anlagen haben nach § 3 schlechtweg den Vorrang auch vor den vorhandenen Telegraphenlinien. Die Mehrkosten, welche bei ihrer Herstellung durch die Rücksicht auf bestehende Telegraphenlinien erwachsen, fallen unter die nach § 2 stets von der Telegraphenverwaltung zu tragenden Kosten einer Erschwerung der Unterhaltungspflicht. Soweit übrigens landesrechtlich der Unternehmer zur Errichtung besonderer Anlagen einer obrigkeitlichen Genehmigung bedarf, bleibt das Recht der Landesbehörde unberührt, nach ihrem Ermessen dem Unternehmer bei der Erteilung der Genehmigung andere als die aus den Vorschriften der §§ 5 und 6 sich ergebende Bedingungen aufzuerlegen. — Der Grundsatz, daß neu hinzutretende Anlagen der einen Art vorhandene Anlagen der andern Art zu berücksichtigen haben, hat bereits für den wichtigsten Fall, nämlich den des Verhältnisses der Starkstrom- zu den Schwachstromanlagen, im § 12 des

besondere Anlagen (der Wegeunterhaltung dienende Einrichtungen, Kanalisations-, Wasser-, Gasleitungen, Schienenbahnen, elektrische Anlagen und dergl.) nicht störend beeinflussen. Die aus der Herstellung erforderlicher Schutzvorkehrungen erwachsenen Kosten hat die Telegraphenverwaltung zu tragen.

Die Verlegung oder Veränderung vorhandener besonderer Anlagen kann nur gegen Entschädigung und nur dann verlangt werden, wenn die Benutzung des Verkehrsweges für die Telegraphenlinie sonst unterbleiben müßte und die besondere Anlage anderweit ihrem Zwecke entsprechend untergebracht werden kann.

Auch beim Vorhandensein dieser Voraussetzungen hat die Benutzung des Verkehrsweges für die Telegraphenlinie zu unterbleiben, wenn der aus der Verlegung oder Veränderung der besondern Anlage entstehende Schaden gegenüber den Kosten, welche der Telegraphenverwaltung aus der Benutzung eines andern ihr zur Verfügung stehenden Verkehrswegs erwachsen, unverhältnismäßig groß ist.

Diese Vorschriften finden auf solche in der Vorbereitung befindliche besondere Anlagen, deren Herstellung im öffentlichen Interesse liegt, entsprechende Anwendung. Eine Entschädigung auf Grund des Abs. 2 wird nur bis zu dem Betrage der Aufwendungen gewährt, die durch die Vorbereitung entstanden sind. Als in der Vorbereitung begriffen gelten Anlagen, sobald sie auf Grund eines im einzelnen ausgearbeiteten Planes die Genehmigung des Auftraggebers und, soweit erforderlich, die Genehmigungen der zuständigen Behörden und des Eigentümers oder des sonstigen Nutzungsberechtigten des in Anspruch genommenen Weges erhalten haben[10].

Telegraphengesetzes Anerkennung gefunden. Diese der Initiative des Reichstags entsprungene Bestimmung ordnet an, daß neue elektrische Anlagen, welche vorhandene ältere zu stören geeignet sind, so auszuführen seien, daß sie die älteren nicht störend beeinflussen, und daß die hierdurch entstehenden Kosten von dem Unternehmer der spätern Anlage getragen werden müssen. Der im § 12 zur Annahme gelangte Vorschlag war seinerzeit nur deshalb angefochten worden, weil die Meinung vertreten wurde, die Fernsprechleitungen sollten, ehe sie einen Schutz gegenüber späteren Stromanlagen beanspruchen könnten, „in sich selbst geschützt werden": damit war gemeint, sie sollten auf Kosten der Telegraphenverwaltung mit metallischer Rückleitung versehen werden, nicht die Erde zur Rückleitung benutzen dürfen. Die Telegraphenverwaltung bekämpfte dies Verlangen und drang damals durch. Nachdem jetzt die Reichsverwaltung sich entschlossen hat, im Falle des Zustandekommens dieses Gesetzes zum Doppelleitungsbetrieb überzugehen, wird es um so weniger Bedenken finden, das Princip des § 12 des Telegraphengesetzes allgemein auf das Verhältnis der Telegraphenanlagen zu den sonstigen besonderen Anlagen anzuwenden. Dies ist in den §§ 5 und 6 geschehen: von diesen bezieht sich der § 5 auf die bei der Herstellung der Telegraphenlinien bereits vorhandenen, § 6 auf die Anlagen, welche erst später zur Ausführung gelangen. Die §§ 5 und 6 enthalten aber einige wichtige Ausnahmen, welche hauptsächlich den besonderen Anlagen zu gute kommen. (Mot. S. 19.)

[10] Hierzu gab der Vertreter der Telegraphenverwaltung in der Kommission folgende Erklärung zu Protokoll: „es sei Sache der Telegraphenverwaltung, auf ihre Kosten die Maßregeln zu treffen, welche zum Schutze ihrer Anlagen gegenüber vorhandenen besonderen Anlagen erforderlich sind. (Komm.Ber. S. 15.)

§ 6. Spätere besondere Anlagen sind nach Möglichkeit so auszuführen, daß sie die vorhandenen Telegraphenlinien nicht beeinflussen.

Dem Verlangen der Verlegung oder Veränderung einer Telegraphenlinie muß auf Kosten der Telegraphenverwaltung stattgegeben werden, wenn sonst die Herstellung einer spätern besondern Anlage unterbleiben müßte oder wesentlich erschwert werden würde, welche aus Gründen des öffentlichen Interesses, insbesondere aus volkswirtschaftlichen oder Verkehrsrücksichten, von den Wegeunterhaltungspflichtigen oder unter überwiegender Beteiligung eines oder mehrerer derselben zur Ausführung gebracht werden soll. Die Verlegung einer nicht lediglich dem Orts-, Vororts- oder Nachbarortsverkehr dienenden Telegraphenlinie kann nur dann verlangt werden, wenn die Telegraphenlinie ohne Aufwendung unverhältnismäßig hoher Kosten anderweitig ihrem Zwecke entsprechend untergebracht werden kann.

Muß wegen einer solchen spätern besondern Anlage die schon vorhandene Telegraphenlinie mit Schutzvorkehrungen versehen werden, so sind die dadurch entstehenden Kosten von der Telegraphenverwaltung zu tragen.

Überläßt ein Wegeunterhaltungspflichtiger seinen Anteil einem nicht unterhaltungspflichtigen Dritten, so sind der Telegraphenverwaltung die durch die Verlegung oder Veränderung oder durch die Herstellung der Schutzvorkehrungen erwachsenen Kosten, soweit sie auf dessen Anteil fallen, zu erstatten.

Die Unternehmer anderer als der in Abs. 2 bezeichneten besonderen Anlagen haben die aus der Verlegung oder Veränderung der vorhandenen Telegraphenlinien oder aus der Herstellung der erforderlichen Schutzvorkehrungen an solchen erwachsenden Kosten zu tragen.

Auf spätere Änderungen vorhandener besonderer Anlagen finden die Vorschriften der Abs. 1 bis 5 entsprechende Anwendung[11].

§ 7[12]. Vor der Benutzung eines Verkehrsweges zur Ausführung neuer Telegraphenlinien oder wesentlicher[13] Änderungen vorhandener Telegraphen-

[11] Streitigkeiten, welche aus § 6 entstehen, sind ebenso wie solche aus § 5 im ordentlichen Rechtswege zu entscheiden. — Vergl. übrigens Anm. 9 u. 10.

[12] Der Bundesratsbeschluß vom 25. Juni 1869 kannte das hier eingerichtete Planfeststellungsverfahren nicht. Das Bedürfnis eines solchen Verfahrens liegt überall da vor, wo ohne dieses Verfahren durch den Bau von Telegraphenlinien oder durch die Arbeiten an solchen ein mit den Absichten des Gesetzes im Widerspruche stehender Eingriff in die Rechte Dritter möglich ist. (Mot. S. 21.)

[13] Als „wesentlich" wird die Änderung einer vorhandenen Telegraphenlinie dann anzusehen sein, wenn sie im Vergleiche zum bisherigen Zustande einen neuen erheblichen Eingriff in die Rechtssphäre der Beteiligten enthält. Hiernach wird z. B. eine wesentliche Änderung anzuerkennen sein, wenn auf einem Verkehrswege ein bestehendes einfaches Gestänge in ein Doppelgestänge umgewandelt oder wenn das vorhandene Gestänge ganz oder teilweise auf die andere Seite des Verkehrswegs verlegt werden soll. Dagegen in der Regel nicht, wenn es sich nur um eine Vermehrung der Leitungsdrähte an einem bestehenden Gestänge handelt (vergl. für diesen Fall § 10 und § 18 Nr. 2 des Gesetzes. Mot. S. 21 — s. übrigens auch S. 92).

linien hat die Telegraphenverwaltung einen Plan aufzustellen[14]. Der Plan soll die in Aussicht genommene Richtungslinie, den Raum, welcher für die oberirdischen oder unterirdischen Leitungen in Anspruch genommen wird, bei oberirdischen Linien auch die Entfernung der Stangen voneinander und deren Höhe, soweit dies möglich ist, angeben.

Der Plan ist, sofern die Unterhaltungspflicht an dem Verkehrswege einem Bundesstaate, einem Kommunalverbande oder einer andern Körperschaft des öffentlichen Rechtes obliegt, dem Unterhaltungspflichtigen, andernfalls der untern Verwaltungsbehörde[15] mitzuteilen; diese hat, soweit thunlich, die Unterhaltungspflichtigen von dem Eingange des Planes zu benachrichtigen. Der Plan ist in allen Fällen, in denen die Verlegung oder Veränderung einer der im § 5 bezeichneten Anlagen verlangt wird, oder die Störung einer solchen Anlage zu erwarten ist, dem Unternehmer der Anlage mitzuteilen[16].

Außerdem ist der Plan bei den Post- oder Telegraphenämtern, soweit die Telegraphenlinie deren Bezirke berührt, auf die Dauer von vier Wochen öffentlich auszulegen[17]. Die Zeit der Auslegung soll mindestens in einer der Zeitungen, welche im betreffenden Bezirke zu den Veröffentlichungen der unteren Verwaltungsbehörden dienen, bekannt gemacht werden. Die Auslegung kann unterbleiben, soweit es sich lediglich um die Führung von Telegraphenlinien durch den Luftraum über den Verkehrswegen handelt.

---

[14] S. S. 92. — Wie die Telegraphenverwaltung schon früher, auch wo ihr Rechte zur Wegebenutzung zustanden, vor der Herstellung einer neuen Telegraphenlinie mit dem Wegebaupflichtigen in Verbindung trat, damit die beabsichtigten Anlagen dem Wege, seiner Benutzung und Unterhaltung, sowie den darauf befindlichen Bäumen und besonderen Anlagen möglichst wenig hinderlich seien, so soll auch künftig ein derartiger Versuch der Verständigung, auf Wunsch mit Ortsbesichtigung, dem förmlichen Planfeststellungsverfahren vorangehen. (Mot. S. 22.) Vergl. hierzu § 18 Nr. 4 des Gesetzes und S. 93.

[15] Vergl. § 14 des Gesetzes.

[16] Wo etwa nach der Besonderheit des Wegerechts die Eigentümer des Weges besondere Rechte besitzen, bleibt vorbehalten, diese unter Mitteilung des Plans auf das eröffnete Verfahren und den durch die öffentliche Auslegung eröffneten Fristenlauf ausdrücklich hinzuweisen. Dies wird im Verwaltungswege vorgesehen werden. (Mot. S. 22.)

[17] Die Zuziehung der Wegepolizeibehörden im Planfeststellungsverfahren ist vom Gesetze nicht vorgesehen. Es wird davon ausgegangen, daß die landesgesetzlich der Wegepolizeibehörde zustehende Befugnis, jederzeit, also unabhängig von dem Planfeststellungsverfahren und auch nach dessen Beendigung, Änderungen an den Telegraphenanlagen aus wege- oder verkehrspolizeilichen Gründen zu verlangen, durch das vorliegende Gesetz nicht berührt wird. Die entsprechenden Polizeiverfügungen liegen außerhalb des Rahmens dieses Gesetzes; gegen sie finden diejenigen Rechtsmittel statt, welche landesgesetzlich gegen solche polizeiliche Verfügungen gegeben sind. Aus gleichem Grunde bleiben auch die landesgesetzlichen Vorschriften aus dem Gebiete der Wasserpolizei von dem vorliegenden Gesetze unberührt, z. B. solche, nach denen zur Aufstellung von Telegraphenstangen im Hochwasserbereiche eines öffentlichen Gewässers eine besondere wasserpolizeiliche Erlaubnis eingeholt werden muß. (Mot. S. 23.) — Vergl. hierzu jedoch Anm. 21.

§ 8. Die Telegraphenverwaltung ist zur Ausführung des Planes befugt, wenn nicht gegen diesen von den Beteiligten binnen 4 Wochen bei der Behörde, welche den Plan ausgelegt hat, Einspruch erhoben wird[18].

Die Einspruchsfrist beginnt für diejenigen, denen der Plan gemäß den Vorschriften des § 7 Abs. 2 mitgeteilt ist, mit der Zustellung, für andere Beteiligte mit der öffentlichen Auslegung.

Der Einspruch kann nur darauf gestützt werden, daß der Plan eine Verletzung der Vorschriften der §§ 1 bis 5 dieses Gesetzes oder der auf Grund des § 18 erlassenen Anordnungen enthält[19].

Über den Einspruch entscheidet die höhere Verwaltungsbehörde. Gegen die Entscheidung findet, sofern die höhere Verwaltungsbehörde nicht zugleich Landescentralbehörde ist, binnen einer Frist von 2 Wochen nach der Zustellung die Beschwerde an die Landescentralbehörde statt. Die Landescentralbehörde hat in allen Fällen vor der Entscheidung die Centraltelegraphenbehörde zu hören. Auf Antrag der Telegraphenverwaltung kann die Entscheidung der höhern Verwaltungsbehörde für vorläufig vollstreckbar erklärt werden. Wird eine für vorläufig vollstreckbar erklärte Entscheidung aufgehoben oder abgeändert, so ist die Telegraphenverwaltung zum Ersatze des Schadens verpflichtet, der dem Gegner durch die Ausführung der Telegraphenlinie entstanden ist[20].

§ 9. Auf Verlangen einer Landescentralbehörde ist den von ihr bezeichneten

---

[18] Vergl. § 18, 5 des Gesetzes und S. 93.

[19] Außerdem wird die zur Entscheidung über den Einspruch berufene Behörde von amtswegen zu prüfen haben, ob die im § 7 oder in den Ausführungsbestimmungen gegebenen Vorschriften über das Verfahren (s. S. 92) beobachtet worden sind. — Gegen den Plan zulässige Einwände werden also sein: daß durch die beabsichtigte Telegraphenlinie der Gemeingebrauch der Verkehrswege dauernd beschränkt werde (§ 1); daß durch die Art der Ausführung der Anlage die Unterhaltung der Verkehrswege mehr als nötig erschwert oder die vorübergehende Beschränkung ihres Gemeingebrauchs über das notwendige Maß ausgedehnt werde (§ 2); daß eine größere Schonung der Baumpflanzungen bei anderer Herstellung der Linie möglich sei (§ 4); daß vorhandene oder in der Vorbereitung befindliche besondere Anlagen durch eine veränderte Ausführung der Linie weniger störend beeinflußt werden würden (§ 5). Diese Einwendungen stehen jedermann zu, der ein Interesse hat, sie geltend zu machen. Der Kreis der Einspruchsberechtigten ist durch das Gesetz nicht begrenzt. (Mot. S. 23.) — Wer es unterläßt, rechtzeitig gegen den Plan Einspruch zu erheben, muß sich gefallen lassen, daß die Telegraphenlinie nach Maßgabe des Planes ausgeführt werde. Die aus der Ausführung der Linie laut den Vorschriften des Gesetzes entstehenden Schadensersatzansprüche werden natürlich durch die Nichtbeteiligung am Einspruchsverfahren nicht berührt. Wird im Einspruchsverfahren der Einspruch als unbegründet zurückgewiesen, so verliert der Beschwerdeführer nur diejenigen Einwände, zu deren Geltendmachung er im Einspruchsverfahren Gelegenheit hatte. (Mot. S. 24.)

[20] Hierzu gehören nach der Erklärung eines Regierungsvertreters in der Kommission auch die Kosten des Streitverfahrens. (Komm.Ber. S. 30.) — Vergl. hierzu auch Anm. 21.

öffentlichen Behörden Kenntnis von dem Plane durch Mitteilung einer Abschrift zu geben[21].

§ 10. Wird ohne wesentliche Änderung vorhandener Telegraphenlinien die Überschreitung des in dem ursprünglichen Plane für die Leitungen in Anspruch genommenen Raumes beabsichtigt und ist davon eine weitere Beeinträchtigungder Baumpflanzungen durch Ausästungen zu befürchten, so ist den Eigentümern der Baumpflanzungen vor der Ausführung Gelegenheit zur Wahrnehmung ihrer Inteieffen zu geben.

§ 11. Die Reichstelegraphenoerwaltung[22] kann die Straßenbau- und Polizeibeamten mit der Beaufsichtigung und vorläufigen Wiederherstellung der Telegraphenleitungen nach näherer Anweisung der Landescentralbehörde beauftragen; sie hat dafür den Beamten im Einvernehmen mit der ihnen vorgesetzten Behörde eine besondere Vergütung zu zahlen[23].

§ 12. Die Telegraphenverwaltung ist befugt, Telegraphenlinien durch den Luftraum über Grundstücken, die nicht Verkehrswege im Sinne dieses Gesetzes sind, zu führen, soweit nicht dadurch die Benutzung des Grundstücks nach den zur Zeit der Herstellung der Anlage bestehenden Verhältnissen

---

[21] Hieroon hat das Königlich Sächsische Ministerium des Innern Gebrauch gemacht. Auf Antrag dieses Ministeriums hat das Kaiserliche Reichspostamt die innerhalb des sächsischen Staatsgebietes beteiligten Oberpostdirektionen angewiesen, die nach § 7 dieses Gesetzes aufzustellenden Pläne jedesmal auch der in Frage kommenden untern Verwaltungsbehörde (oergl. Verordnung oom 15. Februar 1900 § 3, G. und V.Bl. S. 22 — unten Anm. 25) in Abschrift mitzuteilen. Hierdurch soll bei der Inanspruchnahme oon Verkehrswegen zu Telegraphenanlagen in Gemäßheit des Gesetzes den Wege- und Flußpolizeibehörden Gelegenheit zur rechtzeitigen Geltendmachung der von ihnen wahrzunehmenden Intereffen gegeben werden. In dieser Hinsicht sind zwar die Wege- und Flußpolizeibehörden an die für das Planfeststellungs- und Einspruchsverfahren in §§ 7 und 8 des Gesetzes bestimmten Fristen nicht gebunden, da nach der Fassung des Gesetzes und nach der dem Entwurfe beigegebenen Begründung S. 24 die landesgesetzlich der Polizeibehörde zustehende Befugnis, jederzeit, also unabhängig von dem Planfeststellungsoerfahren und auch nach dessen Beendigung, Änderungen an den Telegraphenanlagen aus wege-, fluß- oder oerkehrspolizeilichen Gründen zu verlangen, durch das Gesetz nicht berührt wird. Immerhin empfiehlt es sich, zur Vermeidung von späteren Weiterungen und Unzukömmlichkeiten alsbald nach erlangter Kenntnis von der Planung für eine neue Telegraphenanlage oder die wesentliche Änderung einer bestehenden derartigen Anlage im Sinne von § 7 des Gesetzes dieses Unternehmen alsbald vom polizeilichen Standpunkte aus zu prüfen und die in dieser Hinsicht etwa zu stellenden Anforderungen der zuständigen Oberpostdirektion schleunigst bekannt zu geben. (V.O. d. Kreish. Leipzig oom 16. Mai 1900 — S. W.Bl. S. 111.)

[22] In Bayern und Württemberg, wo die Telegraphenverwaltung Staatsoerwaltung ist, braucht also die Telegraphenverwaltung den beauftragten Straßenbau- und Polizeibeamten keine besondere Vergütung zu bezahlen.

[23] Es handelt sich hierbei nur um die Verteilung der Beträge im einzelnen, während die Höhe der Beträge für die Dienstleistungen der Beamten nach § 18, 6 des Gesetzes durch den Reichskanzler mit Zustimmung des Bundesrats festzusetzen ist (oergl. unten S. 94).

wesentlich beeinträchtigt wird. Tritt später eine solche Beeinträchtigung ein, so hat die Telegraphenverwaltung auf ihre Kosten die Leitungen zu beseitigen.

Beeinträchtigungen in der Benutzung eines Grundstücks, welche ihrer Natur nach lediglich vorübergehend sind, stehen der Führung der Telegraphenlinien durch den Luftraum nicht entgegen, doch ist der entstehende Schaden zu ersetzen. Ebenso ist für Beschädigungen des Grundstücks und seines Zubehörs, die infolge der Führung der Telegraphenlinien durch den Luftraum eintreten, Ersatz zu leisten.

Die Beamten und Beauftragten der Telegraphenverwaltung, welche sich als solche ausweisen, sind befugt, zur Vornahme notwendiger Arbeiten an Telegraphenlinien, insbesondere zur Verhütung und Beseitigung von Störungen, die Grundstücke nebst den darauf befindlichen Baulichkeiten und deren Dächern mit Ausnahme der abgeschlossenen Wohnräume während der Tagesstunden nach vorheriger schriftlicher Ankündigung zu betreten. Der dadurch entstehende Schaden ist zu ersetzen[24].

§ 13. Die auf den Vorschriften dieses Gesetzes beruhenden Ersatzansprüche verjähren in 2 Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Schlusse des Jahres, in welchem der Anspruch entstanden ist.

Ersatzansprüche aus den §§ 2, 4, 5 und 6 sind bei der von der Landescentralbehörde bestimmten Verwaltungsbehörde geltend zu machen. Diese setzt die Entschädigung vorläufig fest.

Gegen die Entscheidung der Verwaltungsbehörde steht binnen einer Frist von 1 Monat nach der Zustellung des Bescheids die gerichtliche Klage zu.

Für alle anderen Ansprüche steht der Rechtsweg sofort offen.

§ 14. Die Bestimmung darüber, welche Behörden in jedem Bundesstaate untere und höhere Verwaltungsbehörden im Sinne dieses Gesetzes sind, steht der Landescentralbehörde zu[25].

---

[24] Vergl. die Anm. 1 zu § 8 oben S. 38. — Nach den Bestimmungen des Gesetzes ist der Bahnkörper kein dem Gemeingebrauche gewidmeter öffentlicher Weg im Sinne des § 1. Zufolge § 12 kann in der Regel dessen Überschreitung durch die Telegraphenleitungen nur so weit verlangt werden, als dies unbeschadet des Bahnbetriebs möglich ist. Ausnahmen wären nur in den Fällen denkbar, in welchen die Bahn im Niveau von einer öffentlichen Straße durchschnitten wird, an welcher die Telegraphenverwaltung nach § 1 ihre Leitungen zu führen befugt ist. Aber abgesehen davon, daß eine bereits vorhandene Bahnanlage schon nach § 5 den Anspruch darauf hat, nicht durch eine spätere Telegraphenleitung gestört zu werden, so wird die Telegraphenverwaltung natürlich auch auf spätere Bahnanlagen die durch das öffentliche Interesse gebotene Rücksicht nehmen. (Mot. S. 29.)

[25] In Baden ist untere Verwaltungsbehörde das Bezirksamt, höhere Verwaltungsbehörde der Bezirksrat, Landescentralbehörde das Ministerium des Innern. (V.O. d. Min. d. J. vom 30. Dezember 1899 — G. u. V.O.Bl. S. 1022.)

In Bremen übernimmt der Senat die der Landescentralbehörde zustehenden Geschäfte. Die Befugnisse der höhern Verwaltungsbehörde sind der Polizeikommission des Senats, die Geschäfte der untern Verwaltungsbehörde für die Stadt der Polizeidirektion, für das Land dem Landesherrn, für die

§ 15. Die bestehenden Vorschriften und Vereinbarungen über die Rechte der Telegraphenverwaltung zur Benutzung des Eisenbahngeländes werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

Hafenstädte den Ämtern zugewiesen. (Bek. vom 29. Dezember 1899 — Ges.Bl. S. 476.)

In Hamburg steht die Wahrnehmung der Befugnisse der höhern Verwaltungsbehörde dem Senate zu. Die Geschäfte der unteren Verwaltungsbehörden werden für das Stadtgebiet der Baudeputation, für das Landgebiet den Landherrenschaften der Geest- und Marschlande bez. den Landherrenschaften Bergedorf und Ritzebüttel zugewiesen. (Bek. vom 29. Dezember 1899 — Gesetzsammlung I S. 318.)

In Hessen sind die Kreisämter als untere Verwaltungsbehörden, als obere Verwaltungsbehörden die Provinzialausschüsse zu betrachten. (Bek. vom 4. Januar 1900 — Reg.Bl. S. 48.)

In Lippe-Schaumburg werden unter der höhern Verwaltungsbehörde das Ministerium, unter unteren Verwaltungsbehörden in den Städten die Magistrate, in den Kreisen die Landratsämter verstanden. (Min.Bek. vom 6. Februar 1900 in den Landesverordnungen S. 7)

In Lübeck übernimmt der Senat die Wahrnehmungen der Landescentralbehörde und der höhern Verwaltungsbehörde. Die Wahrnehmungen der untern Verwaltungsbehörde, sowie die in § 13 des Gesetzes bezeichneten Obliegenheiten sind dem Kommissariat für Eisenbahn-, Post- und Telegraphenangelegenheiten übertragen worden. (Bek. vom 29. Dezember 1899 — Samml. S. 309.)

In Mecklenburg-Schwerin und Strelitz ist die Ortsobrigkeit untere Verwaltungsbehörde, das Ministerium des Innern (in Strelitz die Landesregierung) höhere Verwaltungsbehörde und zugleich Landescentralbehörde. (V.O. vom 30. Januar 1900 — Reg.Bl. S. 63 bez. V.O. vom 30. Januar 1900 im Mecklenb.-Strelitzschen Off.Anz.)

Als untere Verwaltungsbehörde fungieren a) in Oldenburg die Ämter und die Magistrate der Städte 1. Klasse; b) im Fürstentum Lübeck für Eutin der Stadtmagistrat, für den übrigen Teil des Fürstentums die Regierung, im Fürstentum Birkenfeld die Bürgermeister. Höhere Verwaltungsbehörde ist im Herzogtum das Staatsministerium, Departement des Innern, im Fürstentum Lübeck (wie vorher) die Regierung bez. das Staatsministerium, Departement des Innern. (Bek. vom 12. Februar 1900 — Ges.Bl. S. 100.)

In Reuß j. L. ist untere Verwaltungsbehörde das Landratsamt, höhere Verwaltungsbehörde das Ministerium, Abt. für das Innere. (Min.Verf. vom 4. Januar 1900 — Ges.Samml. S. 1.)

In Reuß ä. L. ist untere Verwaltungsbehörde das Landratsamt zu Greiz, höhere Verwaltungsbehörde die Landesregierung. (Reg.V.O. vom 11. Januar 1900 — Ges.Samml. S. 1.)

Nach der Königlich Sächsischen Verordnung zur Ausführung von § 13 Abs. 2 und des § 14 des Telegraphengesetzes vom 18. Dezember 1899 (R.G.Bl. S. 705), vom 15. Februar 1900 (G. u. V.O.Bl. S. 22) ist Landescentralbehörde in den Fällen des § 11, soweit hierbei Telegraphenleitungen an Staatsstraßen in Frage kommen, das Finanzministerium, in allen anderen Fällen das Ministerium des Innern.

Höhere Verwaltungsbehörde ist die Kreishauptmannschaft. Untere Verwaltungsbehörde der Stadtrat in Städten mit rev. Städteordnung, insoweit es sich in solchen um Telegraphenleitungen an Staatsstraßen handelt, in den anderen Städten und auf dem platten Lande die Amtshauptmannschaft.

Ersatzansprüche aus §§ 2, 4, 5 und 6 des Telegraphenwegegesetzes sind bei der untern Verwaltungsbehörde geltend zu machen.

§ 16. Telegraphenverwaltung im Sinne dieses Gesetzes ist die Reichstelegraphenverwaltung, die Königlich bayerische und die Königlich württembergische Telegraphenverwaltung.

§ 17. Die Vorschriften dieses Gesetzes finden auf Telegraphenlinien, welche die Militärverwaltung oder die Marineverwaltung für ihre Zwecke herstellen läßt, entsprechende Anwendung.

§ 18. Unter Zustimmung des Bundesrats kann der Reichskanzler Anordnungen treffen[26].

1. über das Maß der Ausästungen;
2. darüber, welche Änderungen der Telegraphenlinien im Sinne des § 7 Abs. 1 als wesentlich anzusehen sind;
3. über die Anforderungen, welche an den Plan auf Grund des § 7 Abs. 1 im einzelnen zu stellen sind;
4. über die unter Zuziehung der Beteiligten vorzunehmenden Ortsbesichtigungen und über die dabei entstehenden Kosten;
5. über das Einspruchsverfahren und die dabei entstehenden Kosten;
6. über die Höhe der den Straßenbau- und Polizeibeamten zu gewährenden Vergütungen für die im Interesse der Reichstelegraphenverwaltung geforderten Dienstleistungen.

§ 19. Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1900 in Kraft.

Auf die vorhandenen, zu öffentlichen Zwecken dienenden Linien der Telegraphenverwaltung (§§ 16 und 17) findet dieses Gesetz Anwendung, soweit nicht entgegenstehende besondere Vereinbarungen getroffen sind[27].

Im Großherzogtum Sachsen-Weimar ist im Sinne des Telegraphenwegegesetzes untere Verwaltungsbehörde der Bezirksdirektor, obere Verwaltungsbehörde das Ministerialdepartement des Innern des Staatsministeriums. (Min.V.O. vom 26. Dezember 1899 — Reg.Bl. f. Weim. S. 822.)

Eine preußische Ausführungsverordnung habe ich bisher in der Gesetzsammlung nicht finden können.

In Schwarzburg-Rudolstadt ist Landescentralbehörde und höhere Verwaltungsbehörde das Ministerium, untere Verwaltungsbehörde das Landratsamt. (V.O. vom 9. Januar 1900 — Ges.Samml. S. 57.)

In Württemberg sind untere Verwaltungsbehörden die Stadtdirektion Stuttgart und die Oberämter, höhere Verwaltungsbehörden die Kreisregierungen, Landescentralbehörde das Ministerium des Innern. Vergl. im übrigen die Verfügung vom 23. März 1900. (Reg.Bl. S. 252.)

[26] Dies ist durch die Ausführungsbestimmungen zum Telegraphenwegegesetze in der Verordnung vom 26. Januar 1900 geschehen. (Vergl. u. § 13a.)

[27] Auf Befragen erklärte der Vertreter der verbündeten Regierungen in der Kommission: Die Reichstelegraphenverwaltung werde der Lösung bestehender Vertragsverhältnisse über die Benutzung öffentlicher Wege, falls die beteiligten kommunalen Verbände sie wünschen, nicht entgegen sein. (Komm.Ber. S. 36.)

§ 13a. Die Ausführungsbestimmungen des Reichskanzlers vom 26. Januar 1900 zum Telegraphenwegegesetze.

(Reichsanz. Nr. 30.)

Auf Grund des § 18 des Telegraphenwegegesetzes vom 18. Dezember 1899 wird nach Zustimmung des Bundesrats folgendes angeordnet:

1. Die Ausästungen sind in dem Maße zu bewirken, daß die Baumpflanzungen mindestens 60 cm nach allen Richtungen von den Leitungen entfernt sind. Ausästungen über die Entfernung von 1 m im Umkreise der Leitungen können nicht verlangt werden. Innerhalb dieser Grenzen sind die Ausästungen so weit vorzunehmen, als zur Sicherung des Telegraphenbetriebs erforderlich ist.

2. Wesentliche Änderungen der Telegraphenlinien im Sinne des § 7 Abs. 1 sind:

A. bei oberirdischen Linien, für deren Stützpunkte die Verkehrswege benutzt werden,

die Umwandlung einer Linie mit einfachen Gestängen in eine solche mit Doppelgestängen,

die erstmalige Ausrüstung des Gestänges mit Querträgern, wenn diese weiter als 60 cm von der Stange seitlich ausladen,

die Änderung der Richtungslinie, insbesondere die Umlegung der Linie von der einen auf die andere Seite des Verkehrsweges;

B. bei oberirdischen Linien, welche die Verkehrswege nur im Luftraum überschreiten,

die Änderung der Richtungslinie.

Beschränken sich die unter A und B bezeichneten Änderungen auf einzelne Stützpunkte, so sind sie als wesentlich nicht anzusehen.

C. bei unterirdischen Linien

die Vermehrung, Vergrößerung oder Umlegung der zur Aufnahme der Kabel dienenden Kanäle,

die Vermehrung oder Umlegung der unmittelbar in den Erdboden eingebetteten Kabel.

Umlegungen auf kurzen Strecken, welche mit Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen, sowie der Unternehmer der von der Umlegung betroffenen besonderen Anlagen geschehen, sind als wesentliche Änderungen nicht anzusehen.

3. Der nach § 7 Abs. 1 aufzustellende Plan soll im einzelnen folgenden Anforderungen entsprechen:

Er soll eine Wegezeichnung im Maßstabe von mindestens 1:50000 enthalten, in welche die Richtung der Telegraphenlinie eingetragen ist und aus der sich erkennen läßt, welcher Teil des Verkehrsweges benutzt werden soll. Ferner sind in dem Plane anzugeben:

A. bei oberirdischen Linien, für deren Stützpunkte die Verkehrswege benutzt werden,

der mittlere Stangenabstand,

die für die Linie oder für deren einzelne Teile in Aussicht genommenen Stangenlängen,

das Stangenbild,

bei Kreuzungen der Wege die Mindesthöhe des untersten Drahtes über der Oberfläche des Verkehrswegs, im übrigen die Mindesthöhe des untersten Drahtes über dem Fußpunkte der Stange;

B. bei oberirdischen Linien, welche die Verkehrswege nur im Luftraume überschreiten,

die Bezeichnung der beiden seitlichen Stützpunkte,

deren Stangenbild,

die Mindesthöhe des untersten Drahtes über der Oberfläche des Verkehrsweges;

C. bei unterirdischen Linien

die Tiefe des Kabellagers unter der Oberfläche des Verkehrsweges,

die Art und Größe der zur Einbettung der Kabel etwa herzustellenden Kanäle.

Wird die Umlegung oder Veränderung vorhandener oder solcher in der Vorbereitung befindlicher besonderer Anlagen verlangt, deren Herstellung im öffentlichen Interesse liegt, so ist in dem Plane darauf hinzuweisen.

Die Behörde, welche den Plan auslegt, hat ihn mit ihrer Unterschrift zu versehen. Die Post- oder Telegraphenämter, bei welchen der Plan ausgelegt wird, haben den ersten Tag der Auslegung auf dem Plan zu vermerken.

4. Die Telegraphenverwaltung hat vor der Feststellung des Planes auf Verlangen eines der Beteiligten, welchen nach § 7 Abs. 2 der Plan besonders mitzuteilen ist, bei einer Ortsbesichtigung mitzuwirken. Die Kosten der Ortsbesichtigung trägt die Telegraphenverwaltung.

Den Beteiligten wird für ihr Erscheinen oder für ihre Vertretung vor der Behörde eine Entschädigung nicht gewährt.

5. Für das Einspruchsverfahren gelten folgende Bestimmungen:

A. Der Einspruch ist schriftlich oder zu Protokoll zu erklären. Die Einspruchsschrift soll die zur Begründung des Einspruchs dienenden Thatsachen enthalten.

Zur Entgegennahme des Einspruchs sind an Stelle der Behörde, die den Plan ausgelegt hat, auch die Post- und Telegraphenämter ermächtigt, bei denen der Plan ausgelegt ist.

B. Nach Ablauf der Einspruchsfrist werden die Einsprüche gegen den Plan, sofern dies die Behörde, die den Plan ausgelegt hat, zur Aufklärung der Sachlage oder zur Herbeiführung einer Verständigung für zweckdienlich

erachtet, in einem Termine vor einem Beauftragten der genannten Behörde erörtert.

C. Zu dem Termine werden diejenigen, welche Einspruch erhoben haben, vorgeladen.

Denjenigen, welchen der Plan gemäß § 7 Abs. 2 mitgeteilt ist, wird von dem Termine Kenntnis gegeben.

Die Erschienenen werden mit ihren Erklärungen zu Protokoll gehört.

Der Beauftragte hat die Verhandlungen nach ihrem Abschlusse der Behörde, die den Plan ausgelegt hat, einzureichen.

D. Die Behörde, die den Plan ausgelegt hat, übersendet die Verhandlungen, sofern die erhobenen Einsprüche nicht zurückgenommen sind, der höhern Verwaltungsbehörde.

E. Die höhere Verwaltungsbehörde entscheidet auf Grund der ihr übersandten Verhandlungen und des Ergebnisses der etwa weiter von ihr angestellten Ermittelungen.

Sie hat ihre Entscheidung der Behörde, die den Plan ausgelegt hat, sowie denjenigen, welche Einspruch erhoben haben, zuzustellen.

F. Die Beschwerde ist bei der höhern Verwaltungsbehörde, deren Entscheidung angefochten werden soll, oder bei der Landescentralbehörde schriftlich einzulegen und zu rechtfertigen.

G. Zustellungen erfolgen unter entsprechender Anwendung der §§ 208 bis 213 der Civilprozeßordnung (R.G.Bl. 1898 S. 410 ff.).

H. Die in dem Einspruchsverfahren zugezogenen Zeugen und Sachverständigen erhalten Gebühren nach Maßgabe der Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige (R.G.Bl. 1898 S. 689 ff.).

J. Im Einspruchsverfahren kommen Gebühren und Stempel nicht zum Ansatze.

Die durch unbegründete Einwendungen erwachsenen Kosten fallen demjenigen zur Last, der sie verursacht hat; die übrigen Kosten trägt die Telegraphenverwaltung. Die Bestimmung der Nr. 4 Abs. 2 findet Anwendung.

K. Im Einspruchsverfahren ist von amtswegen über die Verpflichtung zur Tragung der entstandenen Kosten und über die Höhe der zu erstattenden Beträge zu entscheiden.

Die Kosten werden durch Vermittelung der höhern Verwaltungsbehörde in derselben Weise beigetrieben wie Gemeindeabgaben.

L. Das Einspruchsverfahren ist in allen Instanzen als schleunige Angelegenheit zu behandeln.

6. Soweit den Straßenbau- und Polizeibeamten die Beaufsichtigung und die vorläufige Wiederherstellung der Reichstelegraphenleitungen übertragen wird, erhalten sie dafür eine Vergütung von 3 Mk. bis 4 Mk. für das Jahr und das Kilometer Linie. Für die Ermittelung der Thäter vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigungen der Reichstelegraphenlinien erhalten die Straßenbau- und Polizeibeamten Belohnungen bis zur Höhe von 15 Mk.

Bemerkt sei hier noch, daß im Verlage von Siemenroth und Troschel in Berlin kürzlich eine Ausgabe des Telegraphenwegegesetzes in der Bearbeitung von v. Rohr erschienen ist. Ebenso hat der Geh. Regierungsrat im Königlich Sächsischen Ministerium des Innern Dr. Walter Schelcher das Gesetz als Ergänzungsheft zu Fischers Zeitschrift 21. Band (Roßbergsche Hofbuchhandlung in Leipzig) übersichtlich dargestellt und erläutert.

Vierter Abschnitt.

Der Schutz der Reichs- und Staatstelegraphen- und Telephonleitungen gegen Betriebsstörung durch andere elektrische Leitungen.

---

§ 14. a) In Preußen.

Die preußische Regierung hatte in Verfolg des Erlasses des Kleinbahnengesetzes vom 28. Juli 1892 und der dazu erlassenen Ausführungsvorschriften (s. u. § 28 f.) Veranlassung, für den Schutz der Reichs- und Staatstelegraphenleitungen gegen Betriebsstörung erneut mit der Reichstelegraphenverwaltung Maßregeln zu vereinbaren. Dieselben sind in dem Runderlasse des Ministers der öffent- Arbeiten vom 31. Dezember 1896, betr. die Anlegung von Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen nebst Anlage im Min.Bl. f. d. i. Verw. 58. Bd. S. 16 f. veröffentlicht worden. Es heißt daselbst:

1. Das zur Sicherung der Anlagen und des Personals der Reichstelegraphenverwaltung einzuschlagende Verfahren regelt sich nach § 4 Nr. 2 und § 8 Abs. 2 des Kleinbahnengesetzes.

2. Darnach ist der zuständigen Oberpostdirektion vor Erteilung der Genehmigung Einsicht der nach § 5 des Gesetzes beizubringenden technischen Unterlagen (insbesondere des Bauplanes) und Gelegenheit zur gutachtlichen Äußerung darüber zu geben, welche Auflagen dem Unternehmer im Interesse der Reichstelegraphenverwaltung zu machen sind oder ob gegebenenfalls auf Grund des § 4 Nr. 2 die Genehmigung zu versagen sein würde.

Zur polizeilichen Vorprüfung des Bauplanes an Ort und Stelle sind Vertreter der Oberpostdirektion zuzuziehen.

3. Sofern nicht besondere Verhältnisse eine Ausnahme bedingen, sind die generellen Vorschriften zum Schutze der Reichstelegraphenverwaltung nach näherer Bestimmung unter Nr. 6 in die Genehmigung aufzunehmen. Die speciellen Bestimmungen sind im Planfeststellungsverfahren zu treffen und in solchen Fällen, in denen das Bedürfnis frühestens erst bei den Probefahrten festzustellen ist, vorzubehalten.

4. Vor Erfüllung der im Interesse der Telegraphenverwaltung gestellten Bedingungen darf nur im Einverständnisse mit dieser die Betriebseröffnung gestattet werden.

5. Wenngleich das Gesetz nach § 8 nur die Anhörung der Telegraphenbehörde vorgeschrieben hat, mithin ein Anordnungsrecht gegenüber dem Unternehmer oder eine entscheidende Mitwirkung bei den im Aufsichtswege zu treffenden Anordnungen ihr nicht zusteht, so entspricht es doch der Bedeutung der von der Telegraphenverwaltung vertretenen öffentlichen Interessen und der besondern Sachkenntnis und Erfahrung der Telegraphenverwaltung, daß bei Meinungsverschiedenheiten über sachliche Bedenken oder Einwendungen derselben von Erheblichkeit nicht ohne weiteres hinweggegangen, sondern an den Minister der öffentlichen Arbeiten berichtet wird.

Dies gilt gleichmäßig von dem Genehmigungs-, wie von dem Planfeststellungsverfahren.

6. Sofern nicht unter Zustimmung der Oberpostdirektion Änderungen beschlossen sind und bei der polizeilichen Prüfung (§ 4 a. a. O.) sich Bedenken ergeben, betreffs deren nach Nr. 5 dieses Erlasses zu verfahren ist, hat es bei den beifolgenden mit der Reichstelegraphenverwaltung vereinbarten Allgemeinen Vorschriften zum Schutze der Reichstelegraphen- und Fernsprechanlagen beim Bau und Betriebe elektrischer „mit Gleichstrom betriebener" Straßen- und Kleinbahnen (Anl. a) zu bewenden.

7. Sollten die bei dem Planfeststellungsverfahren zuzuziehenden Vertreter der Telegraphenverwaltung ausnahmsweise bindende Erklärungen nicht abgeben können, so ist in dem Verhandlungstermine selbst eine angemessene Frist zur Nachbringung derselben festzusetzen.

a.

Allgemeine Vorschriften zum Schutze der Reichstelegraphen- und Fernsprechanlagen, welche beim Bau und Betriebe elektrischer „mit Gleichstrom betriebener" Straßen- und Kleinbahnen zu beachten sind.

1. Für den Betrieb der Straßenbahn sind nur solche Dynamomaschinen zur Kraftlieferung zu verwenden, deren Strompulsationen sehr geringfügig sind, damit Induktionsgeräusche in den nahe der Bahn verlaufenden oberirdischen Fernsprechleitungen vermieden werden.

2. Falls eine oberirdische blanke Leitung zur Zuführung der Betriebskraft in die Motorwagen benutzt wird, und die Gleisschienen zur Rückleitung der elektrischen Ströme dienen soll, muß die metallische Rückleitung durch die

Schienen eine möglichst vollkommene sein. Außerdem sollen an denjenigen Stellen, an welchen die vorhandenen Telegraphen- und Fernsprechleitungen die blanke Arbeitsleitung der Bahn oberirdisch kreuzen, über der letztern auf Kosten der Verwaltung der elektrischen Straßenbahn stromlose Schutzdrähte, in geeigneten Fällen Drahtnetze gezogen oder sonstige stromfreie Schutzvorrichtungen angebracht werden, durch welche eine Berührung der beiderseitigen stromführenden Drähte vermieden wird. An Stelle der stromfreien Schutzvorrichtungen oder neben denselben kann bez. muß der Schutz der Telegraphen- und Fernsprechleitungen auch durch andere Einrichtungen gemäß besonderer, nach Anhörung der Reichstelegraphenverwaltung durch die Aufsichtsbehörde zu treffender Anordnung hergestellt werden.

3. An den Kreuzungsstellen muß der Abstand der untersten Telegraphen- oder Fernsprechleitung von den Schutzdrähten und Tragelitzen mindestens 1 m betragen. Wo zur Erreichung dieses Abstands die Telegraphen- und Fernsprechleitungen höher gelegt werden müssen, hat dieses durch die Reichstelegraphenverwaltung auf Kosten der Straßenbahnverwaltung zu erfolgen. Ingleichen müssen die in der Nähe von Telegraphen- und Fernsprechleitungen aufzustellenden Pfosten, welche zur Unterstützung der Tragelitzen dienen, mindestens 1,25 m von der zunächst befindlichen Telegraphen- oder Fernsprechleitung entfernt bleiben. Sofern trotzdem zu befürchten ist, daß z. B. beim Abtriebe der Leitungen durch Wind oder aus sonstigen Ursachen Berührungen der Telegraphen- oder Fernsprechleitungen mit blanken Teilen der Speiseleitung, der Arbeitsleitung oder sonstigen stromführenden Teilen der Bahnanlagen an einzelnen Stellen eintreten können, sind auf Antrag der Reichstelegraphenverwaltung nach Anordnung der Aufsichtsbehörde geeignete Schutzvorrichtungen anzubringen, die eine Berührung der Schwachstromleitungen mit der Starkstromleitung verhindern.

4. Die Aufsichtsbehörde wird an denjenigen Stellen, wo die elektrische Bahn neben den Schwachstromleitungen verläuft und der gegenseitige Abstand weniger als 10 m beträgt, auf Ersuchen der Reichstelegraphenverwaltung besondere Schutzvorrichtungen an den Starkstromleitungen zur Verhinderung der Berührung derselben mit den Schwachstromleitungen anordnen, sofern nicht die örtlichen Verhältnisse eine Berührung der Stark- und Schwachstromleitungen auch beim Umbruche von Stangen oder beim Zerreißen von Drähten ausschließen.

4a. Außerdem sind:

α) Schutzleisten auf der Starkstromleitung und Längsdrähte neben derselben an allen Kreuzungsstellen anzubringen, wo Verlegungen der Telegraphen- und Fernsprechleitungen nicht vorgesehen, oder zwar vorgesehen, aber bis jetzt noch nicht ausgeführt sind;

β) in den wenigen Fällen, wo senkrechte Kreuzungen einzelner Fernsprechdrähte, deren Verlegung in Aussicht genommen, aber noch nicht ausgeführt ist, mit der Starkstromleitung vorkommen, nur Holzschutzleisten anzubringen.

5. Die unterirdischen Zuleitungen von der Kraftstation zu den Gleisen (Speiseleitungskabel) müssen thunlichst entfernt von den Reichstelegraphenkabeln, wo es angängig ist, auf der andern Straßenseite verlegt werden. Kreuzungen der unterirdischen Kabel für Starkströme müssen derartig erfolgen, daß der Abstand der Kabel voneinander mindestens 40 cm beträgt. Werden Reichstelegraphenkabel von unterirdischen Kabeln für elektrische Starkströme gekreuzt oder verlaufen die Kabel in einem seitlichen Abstande von weniger als 50 cm voneinander, so müssen die Reichstelegraphenkabel — sofern diese oder die Starkstromkabel nicht in gemauerten Kanälen liegen — auf Kosten des Unternehmers mit eisernen Röhren, die über die Kreuzungsstelle nach jeder Seite hin etwa 1,50 m und über die Endpunkte der Näherungsstrecke 2—3 m hinausragen, umgeben und die eisernen Schutzrohre auf der den Starkstromkabeln zugewendeten Seite mit genügend starken Halbmuffen aus Cement oder Beton bedeckt werden. Diese Muffen, deren Bestimmung es ist, flüssiges Metall von den Schutzrohren abzuhalten bez. zu starke Erwärmung der eingelegten Kabel zu verhüten, müssen 50 cm zu beiden Seiten der kreuzenden Starkstromkabel bez. bei seitlichen Annäherungen ebensoweit über den Anfangs- und Endpunkt der gefährdeten Strecke hinausragen. Wenn die Starkstromkabel in Verteilungskästen eingeführt werden und in einem Abstande von weniger als 50 cm von einem Kasten sich Telegraphen- oder Fernsprechkabel befinden, so sind letztere ebenso wie bei einer Näherung der Starkstromkabel zu schützen. Von dieser Maßregel kann abgesehen werden, wenn der Verteilungskasten (mit Ausnahme des Deckels) von Mauerwerk oder von einer Cement- oder Betonschicht umgeben ist.

6. Sind infolge des parallelen Verlaufs der beiderseitigen Anlagen oder aus anderen Ursachen Störungen der Telegraphen- oder Fernsprechleitungen zu befürchten, oder treten solche Störungen auf, so hat der Unternehmer geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der störenden Einflüsse zu treffen.

Sofern sich zur Vermeidung von Störungen des Telegraphen- und Fernsprechverkehrs eine Verlegung von Telegraphen- und Fernsprechlinien als zweckmäßig erweist, hat der Unternehmer für die rechtlichen und bautechnischen Vorbedingungen der Verlegung zu sorgen und die durch die Verlegung erwachsenden Kosten zu tragen.

7. Die Aufsichtsbehörde wird auf Ersuchen der Oberpostdirektion Bestimmung darüber treffen, ob und wann zum weitern Schutze der Reichstelegraphen- und Fernsprechleitungen, insbesondere zur thunlichsten Verhütung von Brandschäden für den Fall des Übertritts stärkerer Ströme aus den Starkstromleitungen in die Schwachstromleitungen in letzteren von der Reichstelegraphenverwaltung auf Kosten der Straßenbahnverwaltung Schmelzsicherungen einzuschalten sind.

Diese Anordnung bleibt ausgesetzt, bis sich die Oberpostdirektion schlüssig gemacht hat.

8. Falls die vorgesehenen Schutzmaßregeln nicht ausreichen, um Unzuträglichkeiten oder Störungen für den Telegraphen- und Fernsprechbetrieb

fernzuhalten, hat der Unternehmer der Starkstromanlage im Einvernehmen mit der zuständigen Oberpostdirektion ohne Verzug weitere Maßnahmen zu treffen, bis die Beseitigung der Unzuträglichkeiten oder störenden Einflüsse erfolgt ist.

Bei mangelndem Einverständnisse zwischen der Reichspostbehörde und der Straßenbahnverwaltung bestimmt die Aufsichtsbehörde, ob und in welcher Art weitere Sicherungsmaßnahmen seitens des Unternehmers zu treffen sind.

9. Bei den aus Anlaß der Umwandlung des Pferdebetriebs in elektrischen Betrieb etwa notwendigen Umlegungen bestehender oder bei der Herstellung neuer Gleise dürfen letztere, außer bei Kreuzungen, nicht über dem Kabellager der unterirdischen Reichstelegraphenlinien hergestellt werden. Läßt sich die Linienführung der Gleise nicht anders anordnen, so ist die unterirdische Telegraphenlinie durch die Reichstelegraphenverwaltung auf Kosten der Verwaltung der elektrischen Bahn umzulegen. Die Entscheidung darüber, ob die Gleise verlegt werden können oder nicht, steht der Aufsichtsbehörde zu.

10. Durch die elektrische Bahnanlage darf die Reichstelegraphenverwaltung in der Befugnis nicht gehindert werden, mit Ausbesserungen und Verlegungen der vorhandenen unterirdischen Telegraphenanlagen jederzeit vorzugehen, selbst wenn dadurch der Betrieb der elektrischen Bahn längere Zeit gestört werden sollte. Derartige Arbeiten sind jedoch thunlichst zu solchen Zeiten vorzunehmen, in welchen der elektrische Betrieb ruht. Beabsichtigt die Straßenbahnverwaltung Aufgrabungen in Straßen vorzunehmen, welche zur Zeit der Vornahme dieser Arbeiten mit unterirdischen Telegraphen- und Fernsprechkabeln versehen sind, so ist hiervon der zuständigen Oberpostdirektion oder den zuständigen Telegraphenämtern rechtzeitig vor dem Beginne der Arbeiten schriftlich Nachricht zu geben. Falls durch solche Arbeiten der Telegraphen- und Fernsprechbetrieb gestört werden sollte, sind die Arbeiten auf Antrag der Telegraphenverwaltung zu einer Zeit auszuführen, in welcher der Telegraphen- und Fernsprechbetrieb ruht.

11. Falls Fehler in der Starkstromanlage zu Störungen des Telegraphen- und Fernsprechbetriebs Anlaß geben sollten, so muß der elektrische Betrieb der Bahn auf Anzeige des zuständigen Telegraphenamts an die Betriebsverwaltung der Straßenbahn oder auf Verlangen der Oberpostdirektion in solchem Umfange und solange eingestellt werden, wie dies zur Beseitigung der Fehler erforderlich ist.

Darüber, ob und inwieweit eine Betriebseinstellung erforderlich ist, hat bei etwaigem Mangel des Einverständnisses der Straßenbahnverwaltung mit den vorbezeichneten Behörden der Reichstelegraphenverwaltung die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde zu entscheiden. — Berlin, 31. Dezember 1896[1].

[1] Aus Anlaß des in Frage gekommenen Baues einer elektrischen Eisenbahn von Leipzig nach Halle a./S. (vergl. § 41) hat die zuständige Reichspost- und Telegraphenbehörde Vorschriften zum Schutze der Reichstelegraphen und Fernsprechanlagen herausgegeben, welche beim Bau und Betrieb dieser mit Gleichstrom zu betreibenden elektrischen Eisenbahn im Gebiete des Königreichs Sachsen zu beachten sind. Diese Vorschriften stimmen fast wörtlich



Nach Erlaß des Telegraphenwegegesetzes (s. oben § 13) haben sich die Verhältnisse nicht unerheblich geändert und es ist zu dem Ende namentlich auf § 5 dieses Gesetzes bez. auf seinen Vorgänger, den § 12 des Telegraphengesetzes (s. oben § 8) hinzuweisen.

Mit Bezug auf die in den vorher mitgeteilten Bestimmungen enthaltenen Vorschriften über die besonderen Schutzmaßregeln mag hier eine Aussprache des Direktors im Reichspostamte Sydow in der Reichstagsverhandlung vom 14. April 1899 gelegentlich der Beratung des Entwurfs eines Telegraphenwegegesetzes (Sten. Ber. S. 1776) Platz finden, zu der der genannte Regierungsvertreter auf den aus der Mitte des Hauses bez. aus einer Schrift des Verbandes der Kleinbahnunternehmungen gegen die Reichspostverwaltung erhobenen Angriff sich veranlaßt sah, daß bei verschiedenen Bahnen verschiedene Schutzmaßregeln verlangt worden seien. Der Direktor im Reichspostamte führt aus:

„Dies findet seine einfache Erklärung darin, daß die verschiedenen Lokalbahnen sehr verschiedene Konstruktionen und Verhältnisse haben. Die Bahnen selber wünschen sogar oft verschiedene Schutzmaßregeln. Eine Bahn mit Bügelsystem z. B. wie die Siemens und Halskesche wünscht andere Schutzmaßregeln als eine Bahn mit dem Trolleysystem (Kontaktrolle an der Leitstange). Von einer mangelnden Einheitlichkeit in der Behandlung der Sache kann nicht die Rede sein, da alle diese Fälle bei der Centralverwaltung zur Verhandlung

---

genau mit den oben mitgeteilten „Allgemeinen Vorschriften u. s. w." überein, ich glaube daher von einer nochmaligen Wiedergabe derselben absehen zu können und auf obiges verweisen zu dürfen.

Da nun aber weiter daraus, daß jene Vorschriften für den Bau einer elektrischen Eisenbahn Leipzig—Halle, auch soweit Gebiet des Königreichs Sachsen berührt wird, Geltung haben sollen, geschlossen werden kann, daß die zuständige Reichsbehörde auch in anderen Fällen des Baues elektrischer Eisenbahnen innerhalb des Königreichs Sachsen die gleichen Vorschriften erlassen werde, so liegt kein Bedenken vor, dieselben auch als für das Königreich Sachsen allgemein gültige anzusehen, es darf wohl sogar angenommen werden, daß diese Vorschriften von den Reichsbehörden bei gleichen Fällen ebenso in allen anderen Bundesstaaten, für welche sie zuständig sind, im allgemeinen werden gegeben werden.

Nach der Rundverfügung vom 16. März 1886 (Pr. Min.Bl. 1886 S. 85) ist vor Erteilung der straßenbau- bez. verkehrspolizeilichen Erlaubnis zur Durchführung von elektrischen Beleuchtungsleitungen durch öffentliche Wege, Straßen, Plätze wegen der im Interesse der Reichstelegraphenverwaltung zu stellenden besonderen Bedingungen mit der beteiligten Oberpostdirektion in Verbindung zu treten (s. S. 102). Dies hat nach einer Verordnung der preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern vom 21. Juni 1898 — Pr. Min.Bl. 1898 S. 140 — in gleicher Weise zu geschehen, wenn es sich um elektrische Kraftübertragungsanlagen (zum Motorenbetrieb u. s. w.) handelt.

kommen. Daß sich im Laufe der 10 bis 20 Jahre, in denen sich die Starkstromtechnik zu ihrer jetzigen Bedeutung entwickelt hat, auch die Technik der Schutzmaßregeln in Einzelheiten geändert hat, ist selbstverständlich. Wenn die Herren (wohl Kleinbahningenieure) die Schmelzsicherungen als alleiniges Palladium ansehen, so können wir dem nicht beitreten. Allerdings hat die Reichspostverwaltung in diesem Jahre angeordnet, überall wo Starkstromanlagen konkurrieren, die Schwachstromanlagen durch Schmelzsicherungen und zwar erst durch Grobsicherungen und dann durch Feinsicherungen zu schützen. Das hilft aber nur denjenigen, die am Apparate sind, sei es den Teilnehmern in den Häusern, oder den Beamten in den Vermittelungsämtern; für die Berührungen unterwegs bietet das keinen Schutz. Nun bitte ich zu bedenken, daß durch herabfallende Drähte Arbeiter auf den Dächern, Angestellte der Verwaltung, auch Private, die an den Leitungen vorbeigehen, getroffen werden können, lange ehe ein solcher Starkstrom die Schmelzsicherung erreicht hat. Also im Interesse des Schutzes des Publikums und des Schutzes unserer Beamten müssen wir neben den Schmelzsicherungen noch Maßregeln verlangen, welche die Berührung, also die Ursache des Schadens thunlichst verhüten."

Schließlich sei noch erwähnt, was die Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten in dem in der Anm. 1 gedachten Cirkulare vom 16. März 1886, betr. Anlagen zur Beleuchtung von Straßen und Häusern mit elektrischem Lichte (Pr. Min.Bl. f. d. i. Verw. 47. Bd. S. 85) anordnen:

Bei Durchführung von Anlagen zur Beleuchtung von Straßen und Häusern mit elektrischem Lichte ist zur Vermeidung von Störungen und Gefahren darauf zu achten, daß die betreffenden Beleuchtungsleitungen von den für den Telegraphenbetrieb bestehenden Leitungen hinreichend entfernt gehalten werden, um ein Überspringen des elektrischen Stromes aus den ersteren in die letzteren Leitungen unmöglich zu machen. Für Bemessung der zu diesem Behufe einzuhaltenden Entfernungen kommt die größere oder geringere Spannung der zum Betriebe der Beleuchtungsanlagen erforderlichen elektrischen Ströme, die Richtung der Drahtzüge, sowie auch die Beschaffenheit der Schutzvorrichtungen in Betracht.

. . . Die zu ober- oder unterirdischer Durchführung von Leitungen der bezeichneten Art durch öffentliche Straßen, Wege und Plätze erforderliche straßenbau- bez. verkehrspolizeiliche Erlaubnis ist fernerhin nicht zu erteilen, ohne wegen der den jedesmaligen Umständen nach im Interesse der Reichstelegraphenverwaltung zu stellenden besonderen Bedingungen mit der beteiligten Oberpostdirektion in Verbindung getreten zu sein[2].

[2] Die Oldenburgische Staatsregierung hat unterm 4. November 1886 eine ähnliche Verfügung erlassen (vergl. die Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege im Großherzogtum Oldenburg 1886 S. 166).

§ 15. Fortsetzung. Inwieweit erscheint ein polizeiliches Einschreiten gegen Privatfernsprechanlagen zulässig?

Über diese Frage hat das Preußische Oberverwaltungsgericht, 4. Senat, am 30. September 1890 zu erkennen gehabt. Die Entscheidung ist auszugsweise in Regers Entsch. 11. Bd. S. 85 abgedruckt; es handelte sich dabei darum, ob die Polizeiverwaltung berechtigt sei, die Beseitigung einer Privatfernsprechleitung zu fordern, weil durch die Führung derselben nach einer Mitteilung der zuständigen Oberpostdirektion der Verkehr auf der staatlichen Fernsprecheinrichtung gefährdet würde. Dem Erkenntnisse seien die folgenden, auch jetzt noch interessanten und wohl geltenden Sätze entnommen, obwohl die Entscheidung zunächst für das Geltungsgebiet des Preußischen Allgemeinen Landrechts berechnet ist.

„Auch dann, wenn die Telegraphen- und Telephonanlagen als Gegenstände des Reichsregals anzusehen sein sollten, erscheint zum Schutze für die der Reichsverwaltung aus solchem Regale erwachsenden Berechtigungen und gegen etwaige Beeinträchtigungen dieser Berechtigungen, so wie es in dem Ministerialerlasse vom 30. Juni 1882[1] in Anspruch genommen wird, das Einschreiten der Polizeibehörde rechtlich nicht zulässig ... Der Art. 48 der Reichsverfassung, indem er anordnet: ‚Das Postwesen und das Telegraphenwesen werden für das gesamte Gebiet des Deutschen Reiches als einheitliche Staatsverkehrsanstalten eingerichtet und verwaltet' behandelt das Postwesen und das Telegraphenwesen derart gleichmäßig, daß aus diesem Artikel heraus Berechtigungen für die staatlichen Verkehrsanstalten der Telegraphie keinesfalls in höherem Maße hergeleitet werden können, als wie solche den Verkehrsanstalten der staatlichen Postverwaltungen zustehen. Nun hat der 1. Senat des Gerichtshofs bereits in dem Urteile vom 14. November 1887 (Reg. Entsch. 8. Bd. S. 411) näher dargethan, daß die Rechtsverhältnisse des Reichspostbetriebs gegenüber den konkurrierenden Privatverkehrsanstalten nicht Teil oder Gegenstand der öffentlichen Ordnung im Sinne des § 10 II 17 A.L.R.[2] sind. Daran kann auch für das Gebiet der Reichstelegraphie und Telephonie festgehalten werden ... Weder nach allgemeinen Rechtsnormen, noch nach Specialgesetzen sind die Polizeibehörden zuständig, darüber auch nur interimistisch zu entscheiden, ob ein Reichstelegraphenregal besteht, ob es sich auf die Telephonie erstreckt, und wie weit, wenn dies der Fall, private Verkehrsanstalten gleicher

[1] Vergl. § 5.

[2] § 10. Pr. Allg. L.R. II. Teil 17. Tit. Die nötigen Anstalten zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der dem Publikum oder einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahr zu treffen, ist das Amt der Polizei.

Art daneben rechtlich bestehen können. Die angefochtene Verfügung der beklagten Polizeibehörde würde darnach, wenn sie lediglich in Wahrnehmung des Schutzes des Reichsregals erlassen wäre, aus vorstehendem Grunde nicht haltbar sein. Sie ist aber durch die Bezugnahme darauf, daß inhalts der Mitteilung der Oberpostdirektion eine Gefährdung der staatlichen Fernsprechleitung herbeigeführt sei und daß daher entsprechende Abhilfe getroffen werden müsse, auf eine Grundlage gestellt worden, auf welcher sie, wenn die bezüglichen thatsächlichen Voraussetzungen vorlägen, begründet wäre. Die öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphen- und Telephonanstalten genießen gegen Maßnahmen, welche die Benutzung derselben verhindern oder stören, ihres eminenten öffentlichen Interesses halber den Schutz für die öffentliche Sicherheit, wie er im § 10 II 17 A.L.G.[2] als die Aufgabe der Polizei hingestellt ist. Dies ergiebt sich schon aus den §§ 317, 318 R.S.G.B. für das Deutsche Reich[3].

Wenn hiernach die Polizei den Beruf hat, etwaigen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Paragraphen entgegen zu treten, so müssen die Telegraphenanstalten überhaupt als unter den Schutz der Polizeibehörden gestellt betrachtet werden. Daß aber die von der Reichspostverwaltung in unmittelbarem Anschlusse an die Telegraphenanstalten für die gleichen öffentlichen Zwecke der Nachrichtenvermittelung, denen Post und Telegraph dienen, hergestellten und unterhaltenen Fernsprechanstalten den die Telegraphenanstalten schützenden Bestimmungen der §§ 317, 318 R.S.G.B.[3] untergeordnet sind, ist in der Entscheidung des Reichsgerichts vom 28. Februar 1889[4] zutreffend ausgeführt. Kommt hiernach in Frage, wann und in welchem Umfange die Veranlassung zu einem Einschreiten „zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und zur Abwendung der dem Publikum oder einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahr“ (§ 10 II 17 L.R.)[5] gegeben ist, so mag die Beantwortung dieser Frage da, wo für sie nicht Normen durch gesetzliche oder mit Gesetzeskraft erlassene Vorschriften an die Hand gegeben sind, mannigfach zu Zweifeln Anlaß geben. Jedenfalls ist jedoch daran festzuhalten, daß es nicht die Aufgabe der Polizei sein kann und darf, einen absoluten Schutz gegen Gefahren auf einem einzelnen Gebiete herbeiführen zu wollen. Es würde das regelmäßig nicht möglich sein, ohne damit die Lebensführung des Publikums auf anderen Gebieten in unzulässiger Weise zu beschränken oder unmöglich zu machen. Muß somit die Polizei der Natur der Dinge nach auch auf den wichtigsten Gebieten der Sicherheitspolizei, wie bei dem Schutze für Leben und Gesundheit, gegen Feuersgefahr, gegen gemeine Not u. s. w. notwendig darauf verzichten, eine absolute Sicherheit auch gegen außergewöhnliche Einwirkungen, Naturereignisse und dergleichen schaffen zu wollen, so ergiebt sich aus diesen Erwägungen weiter, daß überall da, wo specielle Bestimmungen nicht bestehen,

---

[3] S. Anm. 1 zu § 4.
[4] S. § 4.
[5] S. S. 103 Anm. 2.

die Grenze für polizeiliches Einschreiten darin zu finden sein wird, daß die Polizei ein Mehreres zum Schutze und zur Sicherheit ihrer Obhut anvertrauter Interessen nicht fordern kann, als daß die Zustände aufrecht erhalten werden, die auf den einzelnen Gebieten thatsächlich als die regelmäßigen, weil regelrechten bestehen. Daß die so für die polizeiliche Thätigkeit gezogenen Grenzen überall auch bei dem Schutze der zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphen- und Fernsprechanstalten innegehalten werden, lehrt jeder Blick auf die Leitungen, welche vielfach von baulichen Anlagen, Bäumen und dergleichen in einer Weise umgeben sind, daß sie bei außerordentlichen Einwirkungen jederzeit durch ihre Umgebung beeinträchtigt werden können... Nach der angestellten Beweiserhebung ist nicht anzuerkennen, daß die thatsächlichen Voraussetzungen vorliegen, welche die beklagte Polizeibehörde zu dem Erlasse der angegriffenen Verfügung berechtigt haben würde. Diese war daher außer Kraft zu setzen..."

Nach dem inzwischen erfolgten Erlasse des Reichstelegraphengesetzes[6] hat sich die Rechtslage insofern nicht unwesentlich geändert, als nach §§ 12 und 13 dieses Gesetzes elektrische Anlagen, wenn eine Störung des Betriebs der einen Leitung durch die andere eingetreten oder zu befürchten ist, auf Kosten desjenigen Teiles, welcher durch eine später eintretende Änderung seiner bestehenden Anlage diese Störung oder die Gefahr derselben veranlaßt, nach Möglichkeit so auszuführen sind, daß sie sich nicht störend beeinflussen. Streitigkeiten dieser Art gehören vor die ordentlichen Gerichte. (Vergl. übrigens auch § 6 der S. B.O. vom 12. Oktober 1883[7].)

§ 16. b) In Bayern.

Anlangend die Frage über die im Königreiche Bayern geltenden Vorschriften zum Schutze der Telegraphen- und Telephonleitungen kann ich mich darauf beschränken, auf die nachfolgende, an die Kreisregierungen, Kammern des Innern, ergangene Entschließung des Staatsministeriums des Innern vom 30. April 1898 Nr. 7625 nebst Beilage Bezug zu nehmen. Durch diese Entschließung ist diejenige des gleichen Ministeriums vom 17. Oktober 1887 Nr. 13708 ersetzt worden.

---

[6] S. § 8.
[7] S. § 18.

Die Ministerialentschließung vom 30. April 1898 hat nachstehenden Wortlaut:

Zur Sicherung des ungestörten Betriebes der staatlichen Telegraphen- und Telephonanlagen wurden bereits durch die Ministerialentschließungen vom 17. Oktober 1887 — Nr. 13 708 I —, vom 10. Februar 1895 — Nr. 2433 — und vom 5. Dezember 1896 — Nr. 20 949 — Anordnungen erlassen.

Gleichwohl ist es nach einem Berichte der Direktion der Posten und Telegraphen in neuerer Zeit wiederholt vorgekommen, daß der Betrieb der staatlichen Telegraphen- und Telephonanlagen durch die Führung von Starkstromleitungen an öffentlichen Straßen und Plätzen nachteilig beeinflußt wurde.

Zur thunlichsten Vermeidung solcher Vorkommnisse werden die obengedachten Entschließungen im Einverständnisse mit dem Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußern durch nachfolgende Weisungen ergänzt und ersetzt:

1. Die Distriktsverwaltungsbehörden haben, sobald bei ihnen ein Gesuch um die bau- und straßenpolizeiliche Bewilligung zur ober- oder unterirdischen Führung einer Starkstromleitung über öffentliche Straßen, Wege oder Plätze einkommt, hierüber das einschlägige Oberpostamt zu benachrichtigen (vergl. Z. 4 unten) und die Inbetriebnahme — abgesehen von den im Interesse der Sicherheit des Verkehrs und zur Verhütung von Unfällen erforderlichen Auflagen — erst dann zu gestatten, wenn das Oberpostamt die von ihm gestellten Bedingungen (vergl. Z. 5 unten) als erfüllt bezeichnet hat.

2. Über Starkstromanlagen, welche mit ihren Leitungsführungen die Grenzen von Privatgrundstücken nicht überschreiten und für welche, insolange nicht hierüber ortspolizeiliche Vorschriften erlassen sind, weder eine Anzeigepflicht der Unternehmer besteht, noch Ausführungsbedingungen seitens der Distriktsverwaltungsbehörde auferlegt werden können, von deren beabsichtigter Anlage aber die Distriktsverwaltungsbehörde wegen der erforderlichen Genehmigung zur Anlegung von Dampfkesseln oder Wassertriebwerken zur Erzeugung elektrischer Kraft Kenntnis erhält, ist das einschlägige Oberpostamt lediglich zu benachrichtigen, damit die Telegraphenverwaltung hierdurch wenigstens in die Lage kommt, durch Sicherung oder Verlegung ihrer eigenen Leitungen Gefährdungen rechtzeitig abzuwenden und etwaige aus § 12 des Reichstelegraphengesetzes vom 6. April 1892 (s. oben § 8) ihr zustehende Rechte geltend zu machen.

3. Die Weisungen zu 1 und 2 sind auch von den Distriktsverwaltungsbehörden der unmittelbaren Städte gleichmäßig zu beachten. Bei elektrischen Kraft- und Beleuchtungsanlagen, welche für Rechnung der betr. Stadtgemeinden selbst errichtet werden, liegen die Verhältnisse allerdings insofern anders, als die Telegraphenverwaltung in den Verträgen, welche sie mit den Stadtgemeinden wegen Benützung der städtischen Gebäude, Straßen und Plätze für Zwecke des Telegraphenleitungsbaues abzuschließen pflegt, des Einspruchsrechtes gegen die Herstellung elektrischer Kraftleitungen gegenüber der Stadtgemeinde in wesentlichen Punkten sich begiebt und die letztere nur zur thunlichsten Rücksichtnahme auf die Telephonleitungen verpflichtet. Immerhin erscheint es

aber sowohl durch diese Vertragsbestimmung, als auch durch das eigene Interesse, welches die Gemeindeangehörigen selbst an einem ungestörten Betriebe der staatlichen Telephonanlagen haben, geboten, daß auch die Magistrate der unmittelbaren Städte bei Herstellung oder Erweiterung städtischer Starkstromleitungen eine vorgängige Verständigung mit der Telegraphenverwaltung über die Leitungsführung suchen und sich den allgemeinen Bedingungen für die letztere thunlichst anbequemen (vergl. das inzwischen erlassene Telegraphenwegegesetz oben § 13).

4. Die Benachrichtigung des einschlägigen Oberpostamtes erfolgt durch Anmeldebogen, welche den Distriktsverwaltungsbehörden durch die Oberpostämter werden zur Verfügung gestellt werden[1]. Die Distriktsverwaltungsbehörde läßt,

[1] **Anmeldebogen für Starkstromanlagen.**

(Der Anmeldebogen ist zu verwenden für neu zu errichtende Starkstromanlagen mit Ausnahme von elektrischen Bahnen, welche der Allerhöchsten Konzession bedürfen. Dem ausgefüllten Bogen ist ein genauer, in geeignetem Maßstabe gefertigter Plan des gesamten Leitungsnetzes beizulegen. Anmeldebogen und Plan sind sodann derjenigen Distriktspolizeibehörde zuzuleiten, welche zur Erteilung der erforderlichen bau- und straßenpolizeilichen Bewilligung zuständig ist.)

1. Ort der Anlagen:
2. Name, Stand und Wohnort des Unternehmers:
3. Zweck der Anlage (Beleuchtung, Kraftübertragung, Metallurgie):
4. Von welcher Firma wird die Anlage ausgeführt:
5. Zahl und Art der Betriebsmotoren und normale Leistung derselben (Dampfmaschine, Gasmotor, Turbine):
6. Bei Gleichstromanlagen:
   a) Zahl und Art der Primärmaschinen und normale Leistung in Kilowatt:
   b) Normale Leistung der Akkumulatoren in Kilowatt:
   c) Welches Verteilungssystem (Zweileiter, Dreileiter rc. rc.)?
   d) Maximalspannung zwischen den Außenleitern:
7. Bei Wechsel- und Drehstromanlagen:
   a) Zahl und Art der Primärmaschinen und normale Leistung derselben in Kilowatt:
   b) Welches Stromsystem (einphasiger-, zweiphasiger Wechselstrom, Drehstrom)?
   c) Welches Verteilungssystem (Zweileiter, Dreileiter, Transformatoren)?
   d) Maximale Spannung im Primärnetz und maximale Stromstärke in einer Leitung des Primärnetzes:
   e) Maximale Spannung im Sekundärnetz und maximale Stromstärke in einer Leitung des Sekundärnetzes:
8. Werden die Leitungen ober- oder unterirdisch geführt:

sobald eine Benachrichtigung nach Maßgabe der vorstehenden Anordnungen veranlaßt erscheint, ein Exemplar dieses Anmeldebogens durch den Unternehmer der Anlage bez. durch die ausführende Firma ausfüllen und übersendet den ausgefüllten Anmeldebogen an das einschlägige Oberpostamt.

5. Das Oberpostamt wird nach Empfang des Anmeldebogens alsbald Erklärung über die von der Telegraphenverwaltung für notwendig erachteten Ausführungsbestimmungen abgeben. Die Bedingungen, welche hierbei in der Regel aufzustellen sein werden, sind auf Grund der vorliegenden Erfahrungen durch die Direktion der Posten und Telegraphen neuerdings zusammengestellt worden (s. § 17); dieselben können übrigens im einzelnen Falle je nach den Verhältnissen Modifikationen erfahren.

Durch gegenwärtige Entschließung, welche lediglich die Sicherung der staatlichen Telegraphen- und Telephonbetriebe bezweckt, bleiben diejenigen Anordnungen unberührt, welche in der Ministerialentschließung vom 5. Dezember 1896 Nr. 20 949 unter Abs. V—IX in Bezug auf die Benützung von Staatsstraßen, Distriktsstraßen und Gemeindewegen erlassen worden sind. Diese Anordnungen haben daher auch fernerhin zur Beachtung zu dienen.

Dieser Erlaß des Staatsministeriums des Innern vom 5. Dezember 1896 lautet:

Aus Anlaß der mehrfach einkommenden Gesuche um die Genehmigung der Führung von Starkstromleitungen auf Staats-, Distrikts- und Ortsstraßen u. s. w. zu Beleuchtungszwecken und zu Motorenbetrieben und dergl. hat das Staatsministerium des Königl. Hauses und des Äußern in Anregung gebracht, daß es sich empfehlen dürfte, zur thunlichsten Vereinfachung der Instruktion von Gesuchen wegen Herstellung von Starkstromanlagen den sämtlichen Regierungen, Kammern des Innern, die von der Direktion der Posten und Telegraphen zusammengestellten Bedingungen (§ 17) bei Festsetzung der jeweils zu erlassenden Ausführungsbestimmungen bekannt zu geben.

Zu diesem Behufe folgt anruhend ein Exemplar der erwähnten Bedingungen mit dem Beifügen, daß diese Bedingungen für die meist vorkommenden Fälle, bei welchen es sich um Einzelanlagen mit oberirdischen Leitungen handelt, wobei der erzeugte Strom nur an wenige Verbrauchsstellen abgegeben wird, zur Wahrung der von der Telegraphenverwaltung vertretenen Interessen in der Regel als ausreichend betrachtet werden können.

---

9. Angabe der durchschnittlichen Höhe und Entfernung der Stangen:

10. Angaben über die Art der zu verlegenden Kabel und über den mechanischen Schutz derselben (konzentrische Kabel, abgedeckt mit Ziegelsteinen, Zoreseisen rc.):

11. Wann soll die Anlage in Betrieb gesetzt werden?

. . . ., den . . . . 19 . .
Der Unternehmer:

Wesentliche Modifikationen werden dieselben bei Errichtung von Anlagen mit unterirdischer Leitungsführung bei elektrischen Trambahnen und größeren elektrischen Centralen zu erfahren haben.

Für solche Anlagen erscheint es zweckmäßig, die allgemeinen Ausführungsbedingungen jeweils im vorherigen Benehmen mit der Direktion der Posten und Telegraphen, welcher im übrigen auch die Modifikation der beigefügten „Bedingungen" nach Lage jedes konkreten Falles und entsprechend der Entwickelung der Elektrotechnik, sowie den sich ergebenden Erfahrungen vorbehalten bleibt, entsprechend festzustellen.

Außer den vorbemerkten Bedingungen sind ferner nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse wegen Benutzung von Straßenstrecken für die Leitungsführung — Aufstellung der Tragmaste u. dergl. — jene Ausführungsbestimmungen festzusetzen, welche im Interesse der Sicherheit des Verkehres, sowie zur Verhütung von Unfällen notwendig erscheinen.

Die Gestattung der Benutzung von Staatsstraßen für die Aufstellung der Tragmasten zur Führung der Hochspannungsleitungen darf nur auf Ruf und Widerruf erfolgen, und zwar gegen Entrichtung einer festzusetzenden jährlichen Rekognitionsgebühr.

Je nach dem Umfange der Starkstromleitungsanlagen ist behufs Sicherung des genauen Vollzuges der betreffenden Ausführungsbedingungen eine entsprechend zu bemessende Kaution in bayerischen Staatspapieren von den Unternehmern aufrecht zu machen und vor Inangriffnahme der Leitungsanlage u. s. w. bei dem einschlägigen Bezirksamte zu hinterlegen.

Die bezüglichen Ausführungsbedingnngen sind, insoweit Staatsstraßen bei derartigen Starkstromleitungen in Frage kommen, stets im Benehmen mit der Regierungsfinanzkammer festzusetzen.

In ähnlicher Weise empfiehlt sich die Behandlung von Gesuchen um Benutzung von Distriktsstraßen und Gemeindewegen für Starkstromleitungen und sind in dieser Richtung die Distriktsverwaltungsbehörden mit entsprechenden Weisungen zu versehen.

Hiernach ist das weiter Erforderliche zu verfügen.

§ 17. Fortsetzung. Die Bedingungen der Direktion der Bayerischen Posten und Telegraphen zum Schutze der staatlichen Telegraphenanlagen.

Als solche kommen bei gleichzeitiger Berücksichtigung des Telegraphenwegegesetzes (§ 13) in einschlagenden Fällen die folgenden in Betracht:

1. Hin- und Rückleitung jedes Stromkreises sind in möglichst geringem Abstande von einander am gleichen Gestänge bez. an den gleichen Trägern anzubringen. Die Erde darf als Rückleitung nicht verwendet werden.

2. Die Starkstromleitungen müssen so isoliert sein, daß Stromübergänge in die staatlichen Leitungen keine störenden Beeinflussungen der letzteren hervorbringen können. Besonderes Augenmerk ist auf eine gute Isolation der Hausanschlüsse zu richten. Am Schaltbrette in der Maschinenstation sind Apparate anzubringen, welche den Isolationszustand der gesamten Anlage jederzeit bestimmen lassen; desgleichen sind Vorrichtungen zu treffen, welche es ermöglichen, eintretende Isolationsfehler rasch aufzufinden und zu beseitigen.

3. Die Starkstromleitungen sind in denjenigen Straßen, in welchen dieselben in gleicher Richtung mit den staatlichen Leitungen laufen, thunlichst auf der entgegengesetzten Straßenseite so zu führen, daß der Abstand ein möglichst großer wird.

4. Kreuzungen der Starkstromleitungen mit staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen sind thunlichst zu vermeiden und da, wo sie nicht zu umgehen sind, möglichst so auszuführen, daß die Starkstromleitungen oben zu liegen kommen. Der vertikale Abstand zwischen dem untersten Drahte der oberen Leitung und dem obersten Drahte der untern Leitung muß wenigstens 1,5 m betragen. Die Stützpunkte der Starkstromleitungen zu beiden Seiten der Kreuzungsstelle müssen so nahe zusammengerückt werden, daß Drahtbrüche ausgeschlossen erscheinen. Sollten die örtlichen Verhältnisse es bedingen, daß die Starkstromleitungen unter den staatlichen Leitungen geführt werden müssen, so wird das zuständige Oberpostamt ebenfalls für thunlichste Verringerung der Spannweite der letzteren Sorge tragen.

Außer diesen Vorsichtsmaßregeln müssen in den Fällen, in welchen die Starkstromleitungen Strom bis einschl. 500 Volt Spannung führen, über den unteren Leitungen mindestens einige Schutzdrähte in der Weise gespannt werden, daß metallische Berührungen beim Reißen der Drähte verhindert werden. Bei Spannungen von mehr als 500 Volt muß zwischen den staatlichen Leitungen und den Starkstromleitungen stets ein geeignetes Fangnetz angelegt und dieses mit einer guten Erdleitung versehen werden. Isolierte Drähte dürfen als ausschließliches Schutzmittel nur verwendet werden, wenn Fangnetze aus irgend welchen Gründen nicht angebracht werden können. An Stelle der Starkstromleitungen können in diesem Falle auf Wunsch des Unternehmers und auf dessen Kosten vom zuständigen Oberpostamte die staatlicheu Leitungen isoliert geführt werden. Die Erdverbindungen der Fangnetze und die isolierten Drähte sind regelmäßig zu untersuchen; die letzteren müssen ausgewechselt werden, wenn die Isolierschichte nicht mehr im stande ist, die doppelte Betriebsspannung mit Sicherheit auszuhalten.

Bei Parallelführungen von Starkstromleitungen mit staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen müssen ebenfalls geeignete Schutzmaßregeln dann getroffen werden, wenn beim Umsturze eines Gestänges oder beim Reißen eines Drahtes Berührungen zwischen den beiden Leiterarten zu befürchten sind.

5. Auf denjenigen Strecken, auf welchen die Starkstromleitungen in der Nähe von staatlichen Leitungen geführt werden, müssen die Stützpunkte für erstere und die nach Pkt. 4 herzustellenden Streckensicherungen im Benehmen

mit dem einschlägigen Oberpostamte festgesetzt werden, und ist letzteres zu diesem Zwecke rechtzeitig von der Inangriffnahme der Projektierungs- und Ausführungsarbeiten in Kenntnis zu setzen. Bei Herstellung der Leitungsbauarbeiten an den genannten Stellen sind Vorkehrungen zu treffen, welche eine Störung des staatlichen Telegraphen- und Telephonbetriebes verhindern.

6. Der Unternehmer der Starkstromanlage ist verpflichtet, dem einschlägigen Oberpostamte den Zeitpunkt der Betriebseröffnung rechtzeitig bekannt zu geben. Der Betrieb darf nur mit Zustimmung des Oberpostamtes nach einer durch dasselbe in Bezug auf die Einhaltung der vorstehenden Bedingungen vorgenommenen Prüfung der Anlage erfolgen. Ergeben sich zwischen dem Oberpostamte und dem Unternehmer Differenzen darüber, ob die getroffenen Schutzvorkehrungen ausreichend sind oder nicht, so entscheidet hierüber die Direktion der Posten und Telegraphen in letzter Instanz.

Falls die Inbetriebnahme der Starkstromaulage ohne Zustimmung des Oberpostamtes und ohne die zum Schutze der staatlichen Leitungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen erfolgt, so wird das Oberpostamt die Einstellung des Betriebes durch die zuständige Distriktspolizeibehörde bis zur entsprechenden Durchführung der Schutzmaßregeln veranlassen.

7. Sollten nach ordnungsgemäßer Eröffnung des Betriebes der Starkstromanlage trotz Einhaltung der in den Pkt. 1 bis mit 5 getroffenen Bestimmungen Unzuträglichkeiten oder Störungen des Telegraphen- oder Telephonbetriebes entstehen, so wird das Oberpostamt den Unternehmer hiervon schriftlich in Kenntnis setzen mit der Aufforderung, an der Starkstromanlage die zur Beseitigung der Unzuträglichkeiten und der störenden Einflüsse erforderlichen Abänderungen vorzunehmen. Ist der Unternehmer nicht im stande, innerhalb (einer hier einzuschaltenden Zeit) vom Datum der erwähnten Benachrichtigung ab, die Störungsursache durch Abänderungen an der Starkstromanlage zu beheben, so wird das Oberpostamt nach nochmaliger Verständigung des Unternehmers, jedoch ohne dessen Zustimmung abzuwarten, die aufgetretenen Mißstände unverzüglich durch Verlegung der staatlichen Leitungen bez. durch Herstellung metallischer Rückleitungen für die Telephonanschlüsse beseitigen.

Falls die Störungen der staatlichen Leitungen in einem solchen Umfange auftreten, daß ein geordneter Betrieb derselben nicht mehr aufrecht erhalten werden kann, so wird das Oberpostamt die Einstellung des Betriebes der Starkstromanlage durch die einschlägige Distriktspolizeibehörde bis zur Beseitigung der Störungsursache veranlassen.

8. Der Unternehmer der Starkstromanlage ist verpflichtet, alle Kosten zu tragen, welche durch Ausführung der in Pkt. 4 festgesetzten Schutzmaßregeln, sowie der nach Pkt. 7 eventuell notwendig werdenden Änderungen der staatlichen Leitungen erwachsen.

Diese Verpflichtung des Unternehmers bezieht sich jedoch lediglich auf diejenigen Telegraphen- und Telephonleitungen, welche am Tage der Inbetriebsetzung der Starkstromanlage vorhanden sind.

Soweit die erwähnten Maßnahmen vom Oberpostamte ausgeführt werden, sind die erwachsenden Kosten von dem Unternehmer an die Postbezirkskasse zurückzuerstatten.

9. Erweiterungen oder Abänderungen der Starkstromanlage dürfen nur nach vorgängigem Benehmen mit dem einschlägigen Oberpostamte zur Ausführung gelangen. Auf Grund der hierbei vorzulegenden Pläne und Beschreibungen wird bestimmt werden, ob die gegenwärtigen Bedingungen auch auf die erweiterte bez. abgeänderte Anlage Anwendung zu finden haben oder zu modifizieren sind. Vor Verbescheidung der bezüglichen Gesuche dürfen die erweiterten oder abgeänderten Einrichtungen nicht in Betrieb genommen werden.

10. Nach Ausführung der Starkstromanlage, sowie nach jeder Erweiterung und Änderung derselben sind dem zuständigen Oberpostamte genaue Pläne über die Leitungsführung zu überreichen.

§ 18. c) In Sachsen.

Hier muß die Verordnung der Ministerien des Innern und der Finanzen, die Sicherung der telegraphischen und telephonischen Leitungen gegen Betriebsstörung durch andere elektrische Leitungen betr., vom 12. Oktober 1883 (G. u. V.O.Bl. S. 74) zuerst genannt werden. Sie bestimmt:

Zur Sicherung der im Königreiche Sachsen bestehenden telegraphischen und telephonischen Anlagen des Reiches, des Staates und der Eisenbahnen gegen Betriebsstörungen durch andere, darunter insbesondere zu dynamischen, Beleuchtungs- und ähnlichen Zwecken dienende elektrische Leitungen wird hiermit verordnet wie folgt:

§ 1. Die nicht zu den telegraphischen und den telephonischen Anlagen des Reiches, des Staates oder einer nicht im Besitze des letztern befindlichen Eisenbahn gehörigen und nicht ohnehin schon nach dem Gesetze vom 21. September 1855 (vergl. § 7) an eine besondere Erlaubnis gebundenen elektrischen Leitungen bedürfen hinsichtlich der Art und Weise ihrer Ausführung einer vorgängigen polizeilichen Genehmigung.

Hiervon ausgenommen bleiben jedoch solche Leitungen, welche ausschließlich zu dem, hochgespannte Ströme nicht erfordernden Betriebe elektrischer Läutewerke und sonstiger Signalvorrichtungen bestimmt sind.

§ 2. Zur Erteilung der Genehmigung sind zuständig:

a) in Städten, in welchen die revidierte Städteordnung vom 24. April 1873 eingeführt ist, der Stadtrat, insoweit es sich nicht um Anlegung von elektrischen Leitungen seiten der Stadtverwaltung selbst handelt;

b) in anderen Stadt- und Landgemeinden die Bezirksamtshauptmannschaft.

Von jeder Genehmigung einer elektrischen Leitung ist unter Anzeige ihrer Lage und Richtung und der Person ihres Unternehmers der Kreishauptmannschaft gleichzeitig Kenntnis zu geben.

Soll in den unter a bezeichneten Städten die zu genehmigende Leitung von der städtischen Verwaltung selbst angelegt werden, so hat der Stadtrat die Genehmigung dazu von der Kreishauptmannschaft einzuholen.

§ 3. Besitzer bereits bestehender elektrischer Leitungen haben die nach § 1 erforderliche Genehmigung zum Fortbestehen der zeitherigen Anlage binnen 4 Wochen, von der Veröffentlichung dieser Verordnung an gerechnet, bei der zuständigen Polizeibehörde nachzusuchen.

§ 4. Dem an die Polizeibehörde gerichteten Gesuche ist eine Zeichnung, aus welcher die Situation der projektierten Leitung und eine schriftliche Erklärung, aus welcher der Zweck der Anlage, sowie die beabsichtigte Art der Ausführung deutlich ersehen werden kann, beizufügen.

§ 5. Die Polizeibehörde darf die Genehmigung nicht eher erteilen, als bis sie der Kaiserl. Oberpostdirektion, in deren Bezirke die Leitung ausgeführt werden soll, und — bei Leitungen, welche innerhalb 25 m Entfernung von dem zur Eisenbahn gehörigen Areale angelegt werden sollen — der betreffenden Eisenbahndirektion durch Mitteilung des Projekts nebst der dazu gehörigen Erläuterung Gelegenheit geboten hat, das Interesse der Reichs- bez. der Eisenbahntelegraphen zu wahren.

Zu gleichem Zwecke ist auch, wenn die zu genehmigende Leitung innerhalb der angegebenen Entfernung von einer nicht zur Staatseisenbahnverwaltung gehörigen Leitung des Staats zu liegen kommen soll, das Projekt nebst Erläuterung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, welche mit entsprechendem Auftrag versehen worden ist, vor Erteilung der Genehmigung mitzuteilen.

§ 6. Die nach § 1 erforderliche Genehmigung wird nur unter dem Vorbehalte, daß sie jeder Zeit und ohne Anspruch des Besitzers der Leitung auf Entschädigung widerrufen werden kann, sowie unter der fernern Bedingung erteilt, daß die Leitung nicht zum Fernsprechen oder Telegraphieren und überhaupt nicht zu anderen Zwecken gebraucht werden darf, als zu demjenigen, für welchen die Genehmigung erteilt worden ist.

Von dem Rechte des Widerrufs wird jedoch nur dann, wenn der zuletzt erwähnten Bedingung zuwidergehandelt oder sonst der Widerruf im öffentlichen Interesse erforderlich werden sollte, Gebrauch gemacht werden.

§ 7. Wer eine elektrische Leitung der Bestimmung in § 1 zuwider ohne polizeiliche Genehmigung herstellt oder benutzt, bez. im Falle des § 3, über die dort bestimmte Frist fortbenutzt, verfällt — insoweit er nicht nach dem Reichsstrafgesetzbuche eine höhere Strafe verwirkt hat — in eine Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder entsprechende Haftstrafe.

Diese Verordnung ist für die Entwickelung der elektrischen Anlagen im Königreiche Sachsen von weittragender Bedeutung gewesen und ist es noch; es ist daher nicht zu verwundern, daß sie wiederholt Veranlassung zu grundsätzlichen Aussprachen der Landescentralbehörde gegeben hat. Bevor jedoch hierauf näher

eingegangen wird, sind noch einige Bemerkungen zu der Verordnung selbst zu machen.

Zuvörderst mag wiederholt werden, daß die Verordnung vom 12. Oktober 1883 auf die Genehmigung von Telegraphen- und Telephonleitungen **keine** Anwendung leidet, diese Genehmigung vielmehr lediglich nach dem Sächsischen Gesetze vom 21. September 1855 bez. dem Reichsgesetze vom 6. April 1892 und dem Telegraphenwegegesetze vom 18. Dezember 1899 zu erteilen ist. Nach der Verordnung vom 12. Oktober 1883 sind daher namentlich die elektrischen **Beleuchtungs- und Kraftanlagen** polizeilich zu genehmigen, abgesehen jedoch von den elektrischen **Bahnen**, bezüglich welcher im Königreiche Sachsen die Verordnung vom 26. Juni 1851 einschlägt. Hiervon jedoch später (vergl. § 35). Die Polizeibehörde hat die eingereichten Unterlagen nach Gehör der zuständigen Oberpostdirektion, unter Umständen der Eisenbahnbehörde, ferner der Straßen- und Wasserbauinspektion zu prüfen und wenn sie keine weiteren Anstände findet, nach Maßgabe des § 6 zu genehmigen. In die Genehmigungsverfügung ist thunlichst der Wortlaut des § 6 aufzunehmen. Der Kreishauptmannschaft ist von jeder Genehmigung durch Anzeige Kenntnis zu geben. Diese Behörde kann etwaige Mängel des Verfahrens durch die anzeigende Polizeibehörde abstellen lassen.

Die Genehmigung von **Elektricitätswerken** zur Lichtabgabe und Kraftübertragung, welche eine Stadtgemeinde mit revidierter Städteordnung unternimmt, erteilt die Kreishauptmannschaft, natürlich ebenfalls nach Gehör der in Betracht kommenden Stellen.

Es war mehrfach vorgekommen, daß Polizeibehörden die Genehmigung einer der nach der Verordnung vom 12. Oktober 1883 genehmigungspflichtigen elektrischen Anlagen aus anderen, als den in § 6 der Verordnung erwähnten Gründen versagt hatten. Das Ministerium des Innern hat wiederholt Veranlassung gehabt, hierzu Stellung zu nehmen, wie aus den nachstehenden Verordnungen ersichtlich wird:

a) „Das Ministerium des Innern hat der von dem Stadtrate zu P. gegen den Kollegialbeschluß der Kreishauptmannschaft D. erhobenen Vorstellung nicht die Wirkung beilegen können, daß aus den von dem Stadtrate angegebenen

Gründen zu einer Wiederaufhebung der angefochtenen Entscheidung zu gelangen gewesen wäre. Vielmehr ist der in dieser Entscheidung dargelegten Auffassung beizustimmen. Insbesondere kann das von dem Stadtrate betonte Selbstbestimmungsrecht der Gemeinden, wie auch schon wiederholt in anderen Fällen ausgesprochen worden ist, nicht in der unbegrenzten Ausdehnung anerkannt werden, daß von dem in der Verordnung vom 12. Oktober 1883 dem Stadtrate zugesprochenen Genehmigungsrechte ganz willkürlich und ohne Rücksicht auf das Vorhandensein öffentlicher Interessen Gebrauch gemacht oder in gleicher Weise die Genehmigung versagt werden könnte. Auch kann dem Stadtrate zu P. darin nicht beigestimmt werden, wenn derselbe eine jede Mitbenutzung von anderer Seite ausschließendes Verfügungsrecht an dem über dem öffentlichen Straßenkörper befindlichen Luftraume in Anspruch nimmt. Denn ein Eigentumsrecht an diesem Luftraume würde sich in keiner Weise begründen lassen, und die Mitbenutzung dieses Raumes zu untersagen, würde nur dann sich rechtfertigen lassen, wenn ein dringendes öffentliches Interesse solches erforderte . . ." (V.O. d. Min. d. J. v. 16. Dezember 1893 in Fisch. Ztschr. 15. Bd. S. 328.)

Was das Eigentum am Luftraume über öffentlichen Verkehrswegen angeht, so steht das Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899 (§ 1) auf einem andern Standpunkte. (Vergl. übrigens auch die Reichsgerichtsentscheidung in der Anm. 1 zu § 11 oben.)

b) „. . . Die Verordnung vom 12. Oktober 1883 hat lediglich den Zweck, die im Königreiche Sachsen bestehenden telegraphischen und telephonischen Anlagen des Reichs, des Staats und der Eisenbahnen gegen Betriebsstörung durch andere elektrische Leitungen zu sichern. Daher bedürfen nach § 1 dieser Verordnung die elektrischen Leitungen der dort bezeichneten Gattung nur hinsichtlich der Art und Weise ihrer Ausführung einer vorgängigen polizeilichen Genehmigung und die einmal erteilte Erlaubnis kann nur in den durch § 6 Abs. 2 dieser Verordnung näher bezeichneten Fällen wieder zurückgezogen werden.

Hieraus folgt, daß die zu den betreffenden Leitungen nötige Genehmigung von den nach § 2 der Verordnung zuständigen Behörden nur dann zu versagen ist, wenn durch die Beschaffenheit der Leitung der im Eingange der Verordnung angegebene Zweck in Frage gestellt wird, oder wenn ein Fall vorliegt, in welchem nach § 6 Abs. 2 der Widerruf einer bereits gegebenen Erlaubnis statthaft sein würde.

Der Stadtrat in Z. befindet sich also im Irrtume, wenn er annimmt, daß die Erteilung oder Versagung der Erlaubnis zu einer elektrischen Leitung ganz in die Willkür der Behörde gestellt sei, und die im vorliegenden Falle von ihm unter besonderen Bedingungen gegebene Erlaubnis als eine „ausnahmsweise" erteilte bezeichnet. Wenn ferner der Stadtrat zu Z. zu Gunsten des von ihm in Anspruch genommenen Verfügungsrechts an dem über dem städtischen Straßenkörper befindlichen Luftraume auf § 218 des S.B.G.B.[1] sich

[1] § 218 des S. B.G.B.: Das Eigentum an einer Sache erstreckt sich auf deren Bestandteile und Zuwachs, bei Grund und Boden auch auf den Raum

beruft, so ist dem gegenüber auf dasjenige zu verweisen, was anläßlich einer Vorstellung des Stadtrats zu P. in der Ministerialverordnung vom 16. Dezember 1893 ausgesprochen worden ist." (S. vorher unter a.) (V.O. d. Min. d. J. v. 30. März 1894 in Fisch. Ztschr. 15. Bd. S. 329.)

Über die Frage, welche elektrischen Leitungen durch die Verordnung vom 12. Oktober 1883 getroffen werden sollen, hat sich das Ministerium des Innern in einer Verordnung vom 26. Februar 1894 (Fisch. Ztschr. 15. Bd. S. 245) wie folgt grundsätzlich ausgesprochen:

„Von dem Stadtrate zu D. ist die Ansicht ausgesprochen worden, daß unter den in der Verordnung vom 12. Oktober 1883 bezeichneten Leitungen alle und jede elektrischen Leitungen — selbstverständlich nach § 1 Abs. 2 der Verordnung nur die zur Aufnahme hochgespannter Ströme bestimmten —, daher auch die Verlegung und Ausdehnung einer bereits vorhandenen und genehmigten elektrischen Leitung zu verstehen sein sollen.

Das Ministerium des Innern hat sich infolge dessen mit dem Finanzministerium in Vernehmen gesetzt und demselben dabei mitgeteilt, daß es die Ansicht des Stadtrats deshalb für zutreffend erachte, weil der Zweck der Verordnung vom 12. Oktober 1883 dahin gehe, Fernschreib- und Fernsprechleitungen des Reichs, des Staats und der Eisenbahnen gegen Betriebsstörungen durch andere elektrische Starkstromleitungen zu schützen, dieser Zweck aber vereitelt werden könnte, wenn die Richtung oder Ausdehnung der letzteren ohne Genehmigung der zur Gestattung der Anlage zuständigen Behörden beliebig verändert werden dürfte, worauf von dem Finanzministerium anher mitgeteilt worden ist, daß auch von ihm die Ansicht des Stadtrats für zutreffend erachtet werde.

Zuvor ist aber von dem Finanzministerium, welches deshalb mit der Oberpostdirektion hierselbst (Dresden) in Schriftwechsel getreten ist, der Versuch gemacht worden, ob nicht für die Zukunft zu einer mildern Auslegung der Verordnung vom 12. Oktober 1883 zu gelangen sei, allein das Reichspostamt hat sich dem diesbezüglichen Vorschlage des Finanzministeriums gegenüber ablehnend verhalten."

Auf eine Eingabe des Dresdener elektrotechnischen Vereins vom 26./27. Februar 1895 hat das Ministerium des Innern, ferner nach Einvernehmen mit dem Finanzministerium und nach Gehör

---

über demselben und auf das, was sich unter der Oberfläche befindet. — § 905 des D.B.G.B. bestimmt dagegen: Das Recht des Eigentümers eines Grundstücks erstreckt sich auf den Raum über der Oberfläche und auf den Erdkörper unter der Oberfläche. Der Eigentümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat.



der Oberpostdirektion zu Dresden — in einer Verordnung vom 31. Juli 1895 — 982 II A — folgendes Bemerkenswerte eröffnet:

„1. Das Reichspostamt geht von der Ansicht aus, daß die Hausanschlüsse zu Beleuchtungszwecken einen integrierenden Teil jeder elektrischen Lichtanlage bilden und als wesentliche Erweiterungen der ursprünglichen Anlage nicht anzusehen seien, daß daher auch auf die in § 5 der Verordnung vom 12. Oktober 1883 vorgeschriebene Mitteilung des Projekts nebst Erläuterungen seiten der Oberpostdirektion verzichtet werden könne; für die Interessen der Reichspost- bez. Telegraphenverwaltung bedürfe es in einem solchen Falle vielmehr einer kurzen Anzeige nur dann, wenn aus Anlaß der Hausanschlüsse Erdarbeiten vorzunehmen seien, damit die letzteren zur Sicherung der Reichstelegraphenlinien überwacht werden könnten.

Mit Rücksicht hierauf haben die Ministerien des Innern und der Finanzen beschlossen, für das Elektricitätswerk zu Dresden bis auf weiteres eine Ausnahme von den Vorschriften der Verordnung vom 12. Oktober 1883 insofern eintreten zu lassen, als bloße Hausanschlüsse zu Beleuchtungszwecken an die in § 1 jener Verordnung vorgeschriebene behördliche Genehmigung nicht weiter gebunden sein sollen; es ist vielmehr über die beabsichtigte Ausführung oder Erweiterung derartiger Hausanschlüsse vorher nur dann, wenn Erdarbeiten vorzunehmen sind, eine Anzeige an die an sich zur Genehmigung zuständige Behörde zu erstatten; die Erstattung der Anzeige hat so zeitig zu erfolgen, daß die Behörde in der Lage ist, die auszuführenden Arbeiten event. überwachen zu lassen. Es bleibt hierbei der zuständigen Behörde selbstverständlich das Recht vorbehalten, eintretendenfalls dasjenige, was etwa im öffentlichen Interesse bez. zur Sicherung der telegraphischen und telephonischen Leitungen gegen Betriebsstörungen geboten sein sollte, nachträglich noch anzuordnen. Auch behält man sich für den Fall, daß sich Unzuträglichkeiten ergeben sollten, den jederzeitigen Widerruf der bewilligten Ausnahme vor.

Hierdurch dürfte den auf Geschäftsvereinfachung bez. auf Beschleunigung der einschlagenden Angelegenheiten gerichteten Wünschen des elektrotechnischen Vereins in der Hauptsache Rechnung getragen sein. Weitere Ausnahmen von den Bestimmungen der Verordnung vom 12. Oktober 1883 zuzulassen oder diese Verordnung selbst abzuändern, muß man z. Zt. noch Bedenken tragen . . .

2. Auf die in der Eingabe beantragte Präcisierung des Begriffs „elektrische Leitung" vermag man schon aus juristisch-technischen Gründen nicht einzugehen. Es würde sich durchaus nicht empfehlen, die Drahtleitungen fertig stellen zu lassen und erst dann Einholung polizeilicher Genehmigung zu verlangen, wenn die Einleitung elektrischen Stromes beabsichtigt wird. Die daraus entstehenden Weiterungen könnten für den Unternehmer leicht noch empfindlicher werden, als wenn ihm vor der Herstellung der Drahtleitung die Bedingungen vorgeschrieben werden.

Sollten wirklich einzelne Behörden eine andere Auffassung über den Begriff „elektrische Leitung" haben, so wird um specielle Bezeichnung dieser Fälle gebeten, um entsprechende Remedur verfügen zu können.

Desgleichen ist

3. einer genauen Angabe derjenigen Fälle entgegenzusehen, in denen von einzelnen Behörden die Genehmigung auf Grund der Verordnung vom 12. Oktober 1883 ungebührlich verzögert und mit Vorschriften der Gewerbeinspektion wegen der maschinellen Anlagen verquickt worden oder die Kosten zu hoch angesetzt sein sollen.

Auf allgemeine Beschwerden und theoretische Erörterungen über dieselben vermag man nicht einzugehen.

4. Eine förmliche Konzessionierung nur einzelner Gewerbetreibender für Herstellung elektrischer Starkstromanlagen würde der bestehenden Reichsgesetzgebung gegenüber unzulässig sein.

Im übrigen wird die Staatsregierung gern weitere Anträge des elektrotechnischen Vereins entgegennehmen und eingehend erwägen, und behält sich vor, auf seine Geneigtheit zur Mitarbeit bei Lösung der durch die Fortschritte der Elektrotechnik den Staatsbehörden entstehenden Aufgaben bei geeigneter Gelegenheit zurückzukommen."

Zur Herstellung elektrischer Klingelleitungen zwischen Privat- bez. zwischen solchen und öffentlichen Gebäuden bedarf es nach einer Verordnung des Ministeriums des Innern vom 5. Juli 1893 — 1057 II A — einer ministeriellen Genehmigung deshalb nicht, weil es sich hierbei um eine weder unter das Gesetz vom 21. September 1855, noch unter die Verordnung vom 12. Oktober 1883 fallende Anlage, sondern nur um eine der in § 1 Abs. 2 dieser Verordnung erwähnten, von der Notwendigkeit besonderer polizeilicher Erlaubnis ausgenommenen Leitungen handelt.

Sofern eine solche Leitung jedoch über einen öffentlichen Fluß, oder eine Eisenbahn oder eine öffentliche Straße (fiskalische oder kommunale) gelegt werden soll, bedarf es des vorher einzuholenden Einverständnisses der Straßen- und Wasserbauinspektion, der Generaldirektion der Staatseisenbahnen bez. der zuständigen Gemeinde (vergl. auch die V.O. d. Min. d. J. vom 11. Januar 1899 im S. W.Bl. S. 26).

Ebenso ist nach einer Verordnung des Ministeriums des Innern vom 10. Februar 1894 — 198 II A — zu der Herstellung eines elektrischen Wasserstandsanzeigers an dem Hochbehälter eines Wasserwerks und eines dergleichen Registrierapparats in der Verwaltungsstelle des Wasserwerks eine in Gemäßheit der Verordnung vom 12. Oktober 1883 zu erteilende Genehmigung nicht erforderlich.

§ 19. Fortsetzung.

Es folgt die Zusammenstellung derjenigen Schutzmaßregeln, die von der Reichspost- und Telegraphenverwaltung bei Herstellung und Inbetriebnahme von Elektricitätswerken in Sachsen im allgemeinen für notwendig erachtet worden sind. Dieselben stützen sich auf § 12 des Telegraphengesetzes:

1. Die Hin- und Rückleitungen des Stromkreises der Starkstromanlage müssen durch besondere Leitungen gebildet werden. Die Erde darf als Rückleitung nicht benutzt oder mitbenutzt werden.

2. Die Hin- und Rückleitungen müssen in einem so geringen, überall gleichen Abstande voneinander verlaufen, als dies die Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes zuläßt.

3. An den Kreuzungsstellen der Starkstromleitungen mit den Reichstelegraphen- und Fernsprechleitungen müssen die Starkstromleitungen mindestens in dem in Betracht kommenden Stützpunktszwischenraume entweder aus isoliertem Drahte hergestellt werden, oder es sind bei Verwendung blanken Drahtes solche stromfreie Schutzvorrichtungen anzubringen, daß eine unmittelbare Berührung der Leitungen verhindert wird. Die Starkstromleitungen sind so zu führen, daß sie die Schwachstromleitungen möglichst rechtwinklig kreuzen.

Der Abstand der Starkstromleitungen von den Schwachstromleitungen darf nicht weniger als 1 m betragen.

4. An denjenigen Stellen, wo die Starkstromleitungen neben den Schwachstromleitungen verlaufen und der gegenseitige Abstand weniger als 10 m beträgt, müssen die Starkstromleitungen auf eine ausreichende Strecke hin aus isoliertem Drahte hergestellt oder bei Verwendung blanken Drahtes mit stromfreien Schutzvorrichtungen zur Verhinderung der Berührung mit den Schwachstromleitungen (vgl. Punkt 3) versehen worden. Von dieser Bedingung kann abgesehen werden, wenn die örtlichen Verhältnisse eine Berührung der Stark- strom- und Schwachstromleitungen, auch beim Umbruche von Gestängen oder beim Zerreißen von Drähten ausschließen.

5. Die isolierende Hülle des nach Pkt. 3 und 4 zu benutzenden isolierten Drahtes darf bei unmittelbarer Berührung mit einem blanken zu Erde abgeleiteten Drahte unter Einwirkung der höchsten vorkommenden Betriebsspannung nicht durchschlagen werden. Widersteht die isolierende Hülle der höchsten Betriebsspannung nicht, so wird der Draht als nicht isoliert angesehen. Die Prüfungen des isolierten Drahtes müssen unter Zuziehung eines Beauftragten der in Betracht kommenden Oberpostdirektion ausgeführt werden.

Im Falle des Bedürfnisses werden zum weitern Schutze der vorhandenen Telegraphenleitungen in denselben Schmelzsicherungen eingeschaltet.

6. Falls die vorgesehenen Schutzmaßregeln nicht ausreichen, um Unzuträglichkeiten oder Störungen für den Telegraphen- oder Fernsprechbetrieb fernzuhalten, hat der Unternehmer der Starkstromanlage, im Einvernehmen mit

der zuständigen Oberpostdirektion ohne Verzug weitere Maßnahmen zu treffen, bis die Beseitigung der Unzuträglichkeiten oder der störenden Einflüsse erfolgt ist.

7. Alle Kosten, welche durch die Ausführung der erforderlichen Maßnahmen zum Schutze der vorhandenen Reichstelegraphen- und Fernsprechleitungen oder gegen Gefahren der mit denselben beschäftigten oder dieselben benutzenden Personen oder zur Fernhaltung induktorischer Beeinflussung durch die Starkströme oder durch Änderungen oder sonstige Arbeiten an den bei Errichtung der Starkstromanlage bestehenden Reichstelegraphen- und Fernsprechleitungen aus Anlaß der Herstellung, der Unterhaltung oder des Betriebes der Starkstromanlage entstehen, sind vom Unternehmer der Postkasse zu erstatten.

Die hierüber entstehenden Streitigkeiten werden im Rechtswege entschieden.

8. Für den Fall, daß Fehler in der Starkstromanlage zu Störungen des Telegraphen- oder Fernsprechbetriebes Anlaß geben, muß der Betrieb der Starkstromanlage in entsprechendem Umfange so lange eingestellt werden, bis der Fehler beseitigt ist. (Vergl. hierzu S. 96 ff.)

§ 20. d) In Württemberg.

Die zum Schutze der staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen erforderlichen Vorschriften werden für die auf Grund des nachfolgenden Normalerlasses des Ministeriums des Innern vom 8. Januar 1895 — Nr. 439 — an das letztere gelangenden einzelnen Fälle der Herstellung elektrischer Leitungen erteilt. Jener Erlaß besagt:

„Da das Ministerium des Innern sich vorbehalten hat, bis auf weiteres die zur Wahrung der öffentlichen Interessen gegenüber den elektrischen Anlagen erforderlichen Vorkehrungen selbst bez. im Benehmen mit dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten, anzuordnen, so werden die Stadtdirektion Stuttgart und die Oberämter angewiesen, sobald sie Kenntnis davon erhalten, daß in ihrem Bezirke eine elektrische Anlage für Beleuchtung oder Kraftübertragung hergestellt werden will, wobei durch die Leitung öffentliche Wege und Gewässer oder staatliche Telegraphen- und Telephoneinrichtungen berührt erscheinen, dem Unternehmer die Vorlegung einer Beschreibung der Anlage und eines Planes über die Leitung anzusinnen.

Die Beschreibung soll insbesondere enthalten eine Angabe über die Zweckbestimmung des elektrischen Stromes (Beleuchtung, Betriebskraft), das zur Anwendung kommende Stromsystem (Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom), die Stärke und Spannung des Stromes, die Art der Stromführung (oberirdisch, unterirdisch), die Sicherungen in der Leitung insbesondere gegen Blitz- und Feuersgefahr, sowie die Stärke und das Metall der Leitungsdrähte.

Aus dem Leitungsplane sollen die Richtung der Leitungen, sowie der staatlichen Telegraphen- und Telephonführungen, ferner die Stellung der Maste

und Ständer für die Leitung, endlich die in Betracht kommenden öffentlichen Wege und Wasserläufe ersichtlich sein.

Über die elektrische Anlage ist die Gemeindebehörde zu vernehmen. Mit deren Äußerung sind sodann die Akten unmittelbar dem Ministerium des Innern vorzulegen."

Der Inhalt der eingangsgedachten Vorkehrungen zum Schutze der staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen ergiebt sich aus den von Staats wegen insbesondere unterm 8. Februar 1896 gestellten Bedingungen für

A. Die Errichtung von Elektricitätswerken (Kraftstationen).

B. Die Anlage elektrischer Straßenbahnen.

Sowohl für die Errichtung von Elektricitätswerken, wie für die Anlage elektrischer Straßenbahnen gelten folgende allgemeine Vorschriften:

1. Der Ausführung der Leitung ist der vorgelegte Lageplan, sowie die Beschreibung insoweit zu Grunde zu legen, als nicht aus den nachstehenden Bestimmungen das Erfordernis einer Abänderung und Ergänzung derselben sich ergiebt.

2. Die ganze Anlage muß in allen ihren Teilen so ausgeführt und betrieben werden, daß jede Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit oder der bestehenden Verkehrseinrichtungen und jede Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen ausgeschlossen bleibt.

Das Ministerium des Innern behält sich vor, die in dieser Hinsicht später etwa erforderlich erscheinenden weiteren Vorschriften jederzeit zu erteilen und der Unternehmer ist verpflichtet, solchen Vorschriften sofort auf eigene Kosten nachzukommen.

3. Änderungen an den Wasserwerks- oder Dampfkesselanlagen der Unternehmerin, sowie die Erstellung neuer Wasserwerks- oder Dampfkesselanlagen, welche mit der elektrischen Anlage zusammenhängen, unterliegen der allgemeinen gewerbepolizeilichen, Hochbauten, soweit nicht Art. 82 der Bauordnung zutrifft, der baupolizeilichen Genehmigung.

Soweit die Anlage fremdes Eigentum, einschließlich der öffentlichen Wege, oder den Luftraum über fremdem Eigentum berührt, ist es Sache des Unternehmers, die privatrechtliche Zustimmung des Eigentümers zu erwirken. Die Benutzung öffentlicher Gewässer sowie des Luftraums über denselben zur Führung der Leitung wird nur in stets widerruflicher Weise gestattet.

4. Dem Ministerium des Innern bleibt vorbehalten, die vorschrifts- und ordnungsmäßige Ausführung der Anlage auf Kosten der Unternehmerin kontrollieren zu lassen.

Behufs Einleitung dieser Kontrolle ist dem Oberamte von der vorschriftsmäßigen Fertigstellung Anzeige zu erstatten.

Des weiteren kommen

A. für die Errichtung von Elektricitätswerken in der angedeuteten Richtung folgende Vorschriften in Betracht:

1. Die Ausführung der Anlage hat in allen ihren Teilen thunlichst im Benehmen mit dem Telegrapheninspektor derart zu erfolgen, daß eine störende Beeinflussung der staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen ausgeschlossen ist.

2. Die unterirdischen Kabel des Elektricitätswerks sollen, soweit dies nicht schon geschehen, in so langen Strecken als möglich, auf eine und dieselbe Straßenseite verlegt werden, um Kreuzungen mit bestehenden und etwaigen künftigen staatlichen Kabelanlagen nach Thunlichkeit zu vermeiden. Etwaige Kreuzungen sollen derart erfolgen, daß der Abstand der Kabel voneinander mindestens 50 cm beträgt. Derselbe Mindestabstand soll eingehalten werden bei Parallelverlauf der beiderseitigen Leitungen auf ganz kurzen Strecken.

Alle hierbei notwendigen Schutzvorkehrungen sind im Benehmen mit den Organen der Post- und Telegraphenverwaltung zu treffen. Etwaige Verlegungsarbeiten bei Starkstromkabeln oder Arbeiten zur Aufsuchung der Fehlerstellen in solchen, welche in der Nähe von Telephonkanälen oder unterirdischen Telegraphenkabeln vorzunehmen sind, sollen ebenfalls nur im Benehmen mit denselben Organen vorgenommen werden. Falls durch solche Arbeiten der staatliche Telegraphen- oder Telephonbetrieb gestört werden sollte, sind die Arbeiten thunlichst zu einer Zeit auszuführen, in welchen der Telegraphen- und Telephonbetrieb ruht.

Die Arbeiten und Änderungen, welche an den vorhandenen staatlichen Leitungen infolge des Einlegens der Starkstromkabel in die Nähe der ersteren vorzunehmen sind, werden von der Post- und Telegraphenverwaltung für Rechnung des Elektricitätswerks ausgeführt.

3. Werden die Leitungen für das Elektricitätswerk oberirdisch geführt, so sind dieselben soweit als thunlich von den staatlichen Leitungen entfernt zu halten. Bei Kreuzungen der beiderseitigen Leitungen muß der kleinste Abstand zwischen denselben im Falle der Überführung der Starkstromleitungen über die Schwachstromleitungen 1,5 m, im Falle der Unterschneidung der letztern 1 m betragen. Wo zur Erreichung dieser Abstände staatliche Telegraphen- oder Telephonleitungen verlegt werden müssen, geschieht dies durch die Post- und Telegraphenverwaltung auf Kosten des Elektricitätswerks. An denjenigen Stellen, wo die oberirdischen Leitungen des letztern neben staatlichen Schwachstromleitungen verlaufen und wo der gegenseitige Abstand weniger als 10 m beträgt, müssen die Starkstromleitungen auf eine ausreichende Strecke mit geeigneten Schutzvorrichtungen (entsprechende Verstärkung der Gestänge u. s. w.) zur Verhinderung der Berührung mit den Schwachstromleitungen versehen werden. Von solchen Schutzvorrichtungen wird abgesehen, wenn die örtlichen Verhältnisse eine Berührung der beiderlei Leitungen auch beim Umbruche von Stangen oder beim Reißen von Drähten ausschließen.

4. Bei der Herstellung von Leitungen für Licht- und Kraftzwecke in den Wohnungen von Telephonteilnehmern müssen die Starkstromleitungen den Telephonleitungen möglichst fern bleiben, bei Parallelverlauf beider Arten von Leitungen ist ein Abstand von mindestens 10 cm einzuhalten. Bei Überkreuzungen, welche, wenn thunlich, zu vermeiden sind, müssen die Starkstromdrähte durch unverbrennbares Material (Porzellan, Schiefer u. s. w.) von den Schwachstromdrähten getrennt gehalten werden.

Etwa notwendig werdende Verlegungen der staatlichen Telephonleitungen werden ausschließlich durch die Organe der Post- und Telegraphenverwaltung auf Kosten der Telephonteilnehmer vorgenommen.

Das Elektricitätswerk hat hiewegen die Hausbesitzer bez. die Telephonteilnehmer, welche Licht- oder Kraftanlagen einrichten lassen, zum voraus zu verständigen.

Die Post- und Telegraphenverwaltung ist befugt, nach der Fertigstellung der Einrichtung für Licht- und Kraftzwecke in den in Betracht kommenden Geschäftsräumen u. s. w. mit Telephonbetrieb, eine Prüfung der Einrichtung vornehmen zu lassen.

5. Wenn je bei zu starker Belastung des für die Leitungen des Elektricitätswerks vorgesehenen blanken an Erde liegenden Mittelleiters so große Spannungsunterschiede in diesem Mittelleiter auftreten würden, daß die staatlichen Telephonleitungen zur Ausgleichung dieser Spannungsunterschiede in Anspruch genommen werden, indem ein Übergang von Starkströmen auf die Telephonleitungen aus der Erde stattfindet, so wird die Post- und Telegraphenverwaltung beim Auftreten von Störungen als Folge solcher Stromübergänge nötigenfalls die in Betracht kommenden Telephonleitungen dadurch schützen, daß sie für dieselben an Stelle der Erde eine metallische Rückleitung anbringen läßt; diese letztere kann für eine Anzahl von Telephonleitungen eine gemeinschaftliche sein.

Die Kosten dieser Änderungen hätte das Elektricitätswerk der Postkasse zu ersetzen.

Um dem Auftreten von solchen Störungen nach Thunlichkeit vorzubeugen, müssen bei Hausanschlüssen mit über 30 Glühlampen bez. bei einem Äquivalent an Bogenlampen oder Elektromotoren beide Zweige des Dreileitersystems in das betreffende Anwesen eingeführt werden.

Beim Anschlusse von Elektromotoren an das Leitungsnetz des Elektricitätswerks sind dieselben thunlich zwischen die beiden Außenleiter zu schalten; wenn Motoren in die einzelnen Zweige des Dreileitersystems eingelegt werden sollen, so ist auf möglich gleichmäßige Verteilung derselben in beiden Zweigen Bedacht zu nehmen.

6. Zum Schutze der staatlichen Anlagen, insbesondere zur Verhütung von Brandschäden durch den Übertritt stärkerer Ströme aus den Leitungen des Elektricitätswerks in die staatlichen Schwachstromleitungen werden von der Post- und Telegraphenverwaltung auf Kosten des Elektricitätswerks nach Bedarf Schmelzsicherungen in die Leitungen aller derjenigen Telephonteilnehmer

eingefügt, welche in ihrem Anwesen u. s. w. Einrichtungen besitzen, die an das Elektricitätswerk angeschlossen sind. Die Einfügung der Schmelzsicherungen findet sowohl bei den Teilnehmerstellen, als bei der Telephonumschaltstelle statt.

In gleicher Weise werden mit Schmelzsicherungen diejenigen Schwachstromleitungen versehen werden, welche mit oberirdisch geführten Leitungen des Elektricitätswerks kreuzen oder mit denselben so verlaufen, daß bei Beschädigungen der Gestänge oder beim Abtreiben der Leitungen durch Wind eine Berührung der beiderseitigen Leitungen stattfinden kann.

7. Ein Plan des Leitungsnetzes des Elektricitätswerks ist der Generaldirektion der Posten und Telegraphen zu übergeben; dieser Plan hat sämtliche Speisepunkte, Abzweigschächte, Abmessungen des blanken Mittelleiters und der Kabel, sowie die Belastung der letzteren durch Strom zu enthalten.

8. Seitens der Post- und Telegraphenverwaltung wird eine Prüfung der Anlage in der Hinsicht stattfinden, ob die staatlichen Leitungen nicht schädlich beeinflußt werden und ob den erteilten Vorschriften Genüge geleistet ist. Die endgültige Inbetriebnahme darf nicht eher stattfinden, als bis die etwaigen bei dieser Prüfung für notwendig erkannten Änderungen zur Ausführung gebracht sind.

9. Bezüglich der Privattelephonanlagen wird außerdem bestimmt, daß die §§ 3 und 4 des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 auf sie dieselbe Anwendung finden, nach welchen die Anlage nur in eigenen Angelegenheiten der Besitzer benützt werden darf, und der Generaldirektion der Posten und Telegraphen die Kontrolle hierüber zusteht.

Spätestens 2 Monate nach Fertigstellung der Anlage sind der Generaldirektion der Posten und Telegraphen Pläne des Leitungsnetzes in einem Exemplar zu übergeben. Von später genehmigten Änderungen und Erweiterungen der Anlage (zu vergl. Ziff. 16) sind derselben Generaldirektion Pläne zuzustellen, nach welchen die Ergänzung der Hauptpläne stattfinden kann.

10. Für den Fall, daß durch die Anlagen des Elektricitätswerks auch Einrichtungen der Staatseisenbahnen in Mitleidenschaft gezogen werden sollten, bleibt die Erteilung der folgenden und sonstigen besonderen Vorschriften vorbehalten.

11. Das Zugeständnis zur Überführung der Starkstromleitungen über das Bahneigentum erfolgt in stets widerruflicher Weise. Zur Wahrung der Widerruflichkeit ist ein jährlicher Rekognitionszins von ... Mk. von den Gesuchstellern je am 1. Juli jeden Jahrs an die betreffende Bahnhofskasse zu entrichten.

12. Zur Sicherung der staatlichen Leitungen ist unterhalb der blanken Lichtleitungen ein Drahtnetz in genügender Breite und Stärke anzubringen, welches mindestens 1 m Abstand von den staatlichen Leitungen hat, sodaß die Lichtleitungen von den staatlichen Leitungen 1,5 m entfernt sind. Bei Über-

schneidung staatlicher Leitungen durch die Lichtleitungen wird ein Mindestabstand von 1 m vorgeschrieben.

13. Zur thunlichsten Vermeidung von Leitungsbrüchen ist der Abstand der Stützpunkte für die Lichtleitungen auf höchstens 60 m zu bemessen.

Auch sind die Stützpunkte so auf der Fahrbrücke zu verankern, daß bei Leitungsbrüchen ein Umfallen derselben ausgeschlossen ist.

14. Die von den Lichtleitungen gekreuzten staatlichen Schwachstromleitungen werden auf Kosten der Gesuchsteller mit sog. Schmelzsicherungen gegen die Wirkung der Starkströme geschützt.

15. Vor Inangriffnahme der Arbeiten zur Neuherstellung der Leitungen sowohl, wie im Falle von Ausbesserungen ist dem zuständigen Betriebsbauamte, welches die erforderlichen Sicherheitsvorschriften für den Bahnbetrieb erteilen wird, rechtzeitig Mitteilung zu machen. Die hierdurch etwa erwachsenden besonderen Kosten sind von den Gesuchstellern zu tragen.

Das Betreten des Bahneigentums durch Angehörige der Gesuchsteller ohne bauamtliche Erlaubnis ist nicht gestattet.

16. Die durch Änderungen an der Bahn und den zugehörigen Leitungsanlagen etwa später notwendig werdenden Änderungen in der Führung der elektrischen Leitung sind auf Kosten des Eigentümers der Leitung vorzunehmen, auch hat letzterer für etwaigen Schaden aufzukommen, welcher der Verkehrsanstaltenverwaltung durch Arbeiten an den Lichtleitungen und ihrem Zubehör, sowie durch Drahtbrüche und sonstige Unregelmäßigkeiten an der Anlage erwachsen sollte (vergl. übrigens hierzu auch das Telegraphenwegegesetz).

17. Eine Haftbarmachung für etwaige Beschädigungen der Anlage, sei es durch den Eisenbahnbetrieb, durch Arbeiten an den Bahnanlagen oder durch andere Umstände, wird seitens der Verkehrsanstaltenverwaltung nicht übernommen.

18. Änderungen der Anlage, welche auf die staatlichen Anlagen von Einfluß sind, dürfen ohne Zustimmung der Verkehrsanstaltenverwaltung nicht vorgenommen werden.

B. für die Anlage elektrischer Straßenbahnen sind außer den vorher mitgeteilten Schutzmaßregeln für die staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen die folgenden zu beachten:

1. Bei dem elektrischen Betriebe der Straßenbahnen sind nur solche Dynamomaschinen zur Kraftlieferung zu verwenden, deren Strompulsationen sehr geringfügig sind, damit Induktionsgeräusche in den nahe der Bahn verlaufenden oberirdischen Telephonleitungen womöglich vermieden werden.

Auf Verlangen der Post- und Telegraphenverwaltung sind nötigenfalls in die Starkstromleitungen Spulen mit hoher Selbstinduktion, sog. Drosselspulen, einzuschalten, um die Stromwellen der Dynamomaschinen und der Motoren abzurunden, sodaß die störenden Einwirkungen auf die Telephonleitungen abgeschwächt werden.

Es bleibt der Post- und Telegraphenverwaltung vorbehalten, die Abänderung bez. Beseitigung der Anlage mit oberirdischer Stromzuführung binnen angemessener Frist zu beantragen, wenn technische Verbesserungen in Anlage und Betrieb hinsichtlich der Vereinfachung oder der gänzlichen Beseitigung der Stromleitung oder namentlich hinsichtlich der Verminderung der schädlichen Einflüsse der Stromleitung auf die Telegraphen- und Telephonleitungen erfunden werden, welche gleiche Leistungen bei annähernd gleichen Kosten ermöglichen und die ohne wesentliche Änderungen des Wagensystems zur Ausführung gelangen können.

2. Die oberirdisch geführten Arbeitsleitungen der Straßenbahn müssen gut isoliert sein. Für möglichst gute Rückführung des Stroms durch die Schienen ist Sorge zu tragen.

3. Zur Befestigung der vorgeschriebenen Fangnetze bei oberirdischer Kreuzung der Schwachstrom- durch die Starkstromleitung sollen in der Regel die Telephonleitungsständer nicht benützt werden. In einzelnen Fällen wird der Straßenbahn die Mitbenützung der Telephonständer gegen Ersatz der etwaigen Kosten in widerruflicher Weise gestattet werden, wenn sich Schwierigkeiten bei Ausführung der Schutzvorrichtungen ergeben.

In Fällen, in welchen solche Netze nicht anwendbar sind, wird die Post- und Telegraphenverwaltung ihre Leitungszüge auf Kosten der Unternehmer der Starkstromleitung unter Umständen verlegen. Nur da, wo weder die Anbringung der Netze, noch die Verlegung der Leitungszüge durchführbar ist, soll die Anwendung von Deckleisten auf der Arbeitsleitung u. s. w. nach näherer Verständigung im Einzelfall gestattet sein.

Zum Schutze von Berührungen mit Zuführungsdrähten zu Teilnehmerstellen wird die Post- und Telegraphenverwaltung Verlegungen und Zusammenfassungen solcher Einzelleitungen nach Bedarf vornehmen oder isolierte Drähte zur Anwendung bringen, im erstern Falle wären nötigenfalls Schutznetze anzubringen.

4. Zur Fernhaltung von Stromübergängen aus den Leitungen der elektrischen Straßenbahn in die Leitungen der Telephonanlagen behält sich die Post- und Telegraphenverwaltung vor, in dem ganzen von den Straßenbahnen beeinflußten Gebiete an Stelle der Erde isolierte metallische Rückleitungen anzubringen, wenn durch diese Stromübergänge der ordnungsmäßige Betrieb der fraglichen Telephonleitungen beeinträchtigt wird. Diese Rückleitungen werden gruppenweise zusammengefaßt und mittels gut isolierter Kupferdrähte in entsprechender Stärke und in thunlichster Nähe der Teilnehmerleitungen zu dem Vermittelungsamte geführt werden.

Die Post- und Telegraphenverwaltung behält sich weiter vor, da wo bei Einhaltung der angegebenen Vorschriften die Beseitigung der Geräusche nicht in genügendem Maße erreicht würde, auf Kosten der Straßenbahn jede Leitung mit einer besondern Rückleitung zu versehen und wenn nötig die Leitungen außerdem zu verlegen.

Über die nach vorstehendem erforderlichen Maßnahmen wird die Generaldirektion der Posten und Telegraphen sich jeweils mit dem Unternehmer in das Benehmen setzen.

5. Diejenigen Arbeiten und Änderungen, welche an dem Telephonleitungsnetz selbst vorzunehmen sind, werden von den Organen der Post- und Telegraphenverwaltung für Rechnung der Unternehmerin, alle übrigen aber von der Unternehmerin selbst vorgenommen, welche letztere auch ausschließlich die Unterhaltung der von ihr hergestellten Schutzvorrichtungen zu besorgen hat.

6. Treten wesentliche Störungen des Telegraphen- oder Telephonbetriebs auf, oder zeigen sich sonstige schädliche Beeinflussungen bez. Beschädigungen der Telegraphen- oder Telephonanlagen, deren Ursache im elektrischen Straßenbahnbetriebe zu suchen ist, so hat die Unternehmerin auf ihre Kosten geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Störungen zu treffen. Wenn es nach Lage der Verhältnisse zweckmäßig erscheint, behufs Beseitigung der Störungen Änderungen an den vorhandenen Schwachstromleitungen vorzunehmen, werden seitens der Post- und Telegraphenverwaltung die hierzu nötigen Schritte nach vorheriger Verständigung mit der Unternehmerin eingeleitet werden. Der Post- und Telegraphenverwaltung steht das Recht zu, die Einstellung des elektrischen Straßenbahnbetriebs zu verlangen, bis die Ursache der Störung beseitigt ist, bez. bis die zum Schutze der Telegraphen- und Telephonanlagen notwendigen Maßnahmen getroffen sind.

Kommt die Unternehmerin der Aufforderung zur Einstellung des elektrischen Betriebs nicht nach, so wird die Post- und Telegraphenverwaltung die Vermittelung der Polizeiverwaltung bez. der Aufsichtsbehörde nachsuchen.

7. Alle Kosten, welche durch die Ausführung der erforderlichen Maßnahmen zum Schutze der vorhandenen staatlichen Telegraphen- und Telephonanlagen, sowie zum Schutze der mit diesen Anlagen beschäftigten oder dieselben benützenden Personen gegen Gefahren oder zur Fernhaltung störender Beeinflussungen durch die „Starkströme", oder welche durch Änderungen und sonstige Arbeiten an den staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen aus Anlaß der Herstellung, der Unterhaltung oder des Betriebs der elektrischen Bahn entstehen, sind von der Unternehmerin der Postkasse zu ersetzen.

8. Die vorstehenden Bedingungen der Post- und Telegraphenverwaltung gelten auch für künftige Erweiterungen des Straßenbahnnetzes in Stadtteilen, in welchen Telephonanlagen bereits bestehen.

Da wo die Post- und Telegraphenverwaltung später ihre Telephoneinrichtungen in von der Straßenbahn schon berührten Stadtteilen zu erweitern hat, ist die Unternehmerin verpflichtet, auf Kosten der Postkasse diejenigen Maßnahmen zu treffen, welche für notwendig erkannt werden, um einen ordnungsmäßigen Telegraphen- oder Telephonbetrieb zu ermöglichen (vergl. hierzu jedoch die neuen und abweichenden Bestimmungen des Telegraphenwegegesetzes).

9. Die auf Grund der vorstehenden Bestimmungen etwa entstehenden Streitigkeiten gehören vor die ordentlichen Gerichte (vergl. auch § 13 des Ge-

setzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 und das Telegraphenwegegesetz) unbeschadet der Befugnis der Regiminalbehörden, die vom polizeilichen Standpunkte aus auch im Interesse der Telegraphenverwaltung notwendigen Anordnungen zu treffen.

10. Der Post- und Telegraphenverwaltung sind die Lagepläne über den Zug der elektrischen Leitungen der Straßenbahnen in einem Exemplare zu übergeben.

Spätere wesentliche Änderungen oder Erweiterungen der elektrischen Bahnanlage sind nach jeweiligem vorgängigen Einvernehmen der Post- und Telegraphenverwaltung durch die zuständige Behörde zu genehmigen.

Die Unternehmerin verpflichtet sich, der Post- und Telegraphenverwaltung von derartigen Plänen rechtzeitig Kenntnis zu geben.

Im übrigen ist, soweit sie hier nicht erwähnt sind, auf die allgemeinen Vorschriften hinzuweisen, welche der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten zum Schutze der Reichstelegraphen- u. s. w. Anlagen mit der Reichspostverwaltung vereinbart hat und welche in der Hauptsache auch in den obigen württembergischen Schutzbedingungen enthalten sind (vergl. § 14).

§ 21. e) In Sachsen-Weimar, Baden und Hessen.

Auf Grund des § 1 des Großherzoglich Sächsischen Gesetzes vom 7. Januar 1854[1] ist durch die Ministerialverordnung vom 8. Januar 1896 (Großherz. Sächs. Reg.Bl. 1896 S. 2) über die Anlegung elektrischer Leitungen mit höchster Genehmigung folgendes verordnet worden:

§ 1. Die Anlegung der elektrischen Leitungen bedarf hinsichtlich der Art und Weise ihrer Ausführung einer vorgängigen polizeilichen Genehmigung.

Ausgenommen hiervon sind diejenigen Leitungen, welche

1. einem Staats- oder Reichsbetriebe dienen,
2. die Grenzen eines Grundstücks nicht überschreiten.

§ 2. Zuständig zur Erteilung der polizeilichen Genehmigung ist

1. wenn es sich um elektrische Leitungen für die Beförderung von Personen oder Gütern (elektrischer Eisenbahnen) handelt, das Staatsministerium,
2. in allen übrigen Fällen der Bezirksdirektor.

Berührt diese Leitung mehrere Verwaltungsbezirke, so wird die Zuständigkeit durch das Staatsministerium bestimmt.

§ 3. Auf das Verfahren vor den zuständigen Behörden, die Rechtswirkungen dieses Verfahrens und die Kosten desselben finden die Bestimmungen

[1] Im amtlichen Texte steht „1884". Dies ist ein Druckfehler; es muß nach der Druckfehlerberichtigung S. 13 des Regierungsblatts von 1896 heißen „1854". Es ist daher die richtige Jahreszahl sogleich oben eingesetzt worden.

in den §§ 17, 18, 19 und 22, auf Veränderungen der Anlage und des Betriebs die Vorschriften in § 25 R.G.O. Anwendung.

§ 4. Außer der in § 17 R.G.O. vorgesehenen Bekanntmachung ist unter Mitteilung einer Ausfertigung der zur Erläuterung dienenden Zeichnungen und Beschreibungen der für den Bezirk zuständigen Oberpostdirektion von dem Vorhaben zur Erklärung über etwaige Bedenken Kenntnis zu geben; auch sind bei der Entscheidung über die Genehmigung die Bestimmungen des Reichsgesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 gehörig zu beachten.

§ 5. Gegen die Entscheidung des Bezirksdirektors findet binnen 14tägiger Ausschlußfrist von der Zustellung ab Berufung an das Staatsministerium statt.

§ 6. Wer eine elektrische Leitung der Bestimmung in § 1 zuwider ohne polizeiliche Genehmigung herstellt, Abänderungen der Anlage oder wesentliche Veränderungen in dem Betriebe ohne die erforderliche Genehmigung vornimmt oder von den bei der Genehmigung gestellten Bedingungen abweicht, wird, soweit nicht nach anderen gesetzlichen Bestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 300 Mk. bestraft.

§ 7. Die vorstehenden Bestimmungen finden auf gegenwärtig bereits bestehende Anlagen und deren Betrieb nur insoweit Anwendung, als es sich um Änderungen derselben oder um wesentliche Abänderungen des Betriebs handelt (vergl. hierzu jedoch das Telegraphenwegegesetz oben § 13).

Diese Verordnung ist insofern nicht ohne besonderes Interesse, als sie einmal dem Schutze der Reichstelegraphen- und Telephonleitungen dient, zugleich aber sowohl die Konzessionspflicht der elektrischen Eisenbahnen, wie die Notwendigkeit polizeilicher Genehmigung aller anderen elektrischen Leitungen ausspricht, nur mit dem Unterschiede, daß die Erlaubniserteilung zur Unternehmung elektrischer Eisenbahnen dem Staatsministerium, diejenige für alle übrigen Leitungen, also auch die Privattelegraphen- und Telephonanlagen, dagegen dem Bezirksdirektor vorbehalten wird. Bei dieser Sachlage dürfte im letztern Falle die Landes c e n t r a l behörde kaum in der Lage sein, gemäß § 4 des Reichstelegraphengesetzes, die Kontrolle darüber zu führen, daß die Errichtung und der Betrieb der in § 3 des ebengenannten Gesetzes bezeichneten Telegraphenanlagen sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen halten. Hieran ändern auch die Schlußworte des § 4 der Verordnung nichts. Daß ferner das ziemlich umständliche Verfahren des § 17 ff. R.G.O. nach § 3 der Verordnung für die Genehmigung a l l e r in Betracht kommenden elektrischen Leitungen vorgeschrieben ist, scheint bei der Geringfügigkeit vieler Leitungen, beispielsweise der elektrischen

Klingelleitungen, die die Grenzen eines Grundstücks überschreiten, ebensowenig nötig, wie daß die Genehmigung hierfür vom Bezirksdirektor erteilt werden muß. Auch die Strafandrohung des § 6 ist außergewöhnlich hoch, das ihr zu Grunde liegende Delikt unterliegt der Zuständigkeit des Landgerichts. Die betreffenden Bestimmungen der Königlich Sächsischen Verordnung vom 12. Oktober 1883 möchten dem allen gegenüber angemessener erscheinen und vorzuziehen sein (s. § 18).

In den Großherzogtümern Baden und Hessen bestehen landesgesetzliche oder verordnungsmäßige Vorschriften zum Schutze von zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphen- und Telephonanlagen nicht. Es wird daher von Fall zu Fall ein Gehör der zuständigen Post- und Telegraphenbehörde seitens der Verwaltungsbehörde eintreten und von ersterer dasjenige bedingt werden, was bei elektrischen Anlagen zum Schutze der Telegraphen- und Telephonleitung erforderlich scheint. Man wird in der Annahme nicht fehlgehen, daß die Telegraphenverwaltung hier eintretendenfalls in der Hauptsache dieselben Schutzbedingungen stellt, wie in anderen Bundesstaaten, weshalb auf die bereits mitgeteilten Bedingungen nur Bezug genommen zu werden braucht. Im übrigen regelt neuerdings das Telegraphenwegegesetz die Verhältnisse, soweit die Neuanlegung von Telegraphen- und Telephonleitungen in Frage kommt (s. o. § 13).

Fünfter Abschnitt.

Die Nutzbarmachung der Reichstelegraphenanlagen bei Unglücksfällen.

§ 22. Die bezüglichen Erlasse des Staatssekretärs des Reichspostamts.

Durch Verordnung vom 13. August 1889 hat das Sächsische Ministerium des Innern den Kreishauptmannschaften die nachstehende zunächst an das Finanzministerium gerichtete, von dort zur Entschließung abgegebene Zuschrift des Staatssekretärs des Reichspostamts vom 5. August 1889, die Nutzbarmachung der Telegraphenanlagen im öffentlichen Interesse kleiner Landorte bei Unglücksfällen u. s. w. betr., zur Kenntnisnahme und zugleich mit dem Anheimgeben zugefertigt, für eine möglichst weite Verbreitung der in der Frage bestehenden, dem öffentlichen Landeswohle dienenden Einrichtung unter den Landgemeinden Sorge zu tragen. In dem Schreiben des Staatssekretärs heißt es:

„Infolge mehrfacher Anregung aus den Kreisen der beteiligten Bewohner, Telegraphenanlagen im öffentlichen Interesse kleiner Landorte, welche bei Unglücksfällen u. s. w. vielfach auf die Mithilfe benachbarter Ortschaften angewiesen sind, zu sofortigen Meldungen nach auswärts über Feuers- und Wassergefahr oder sonstige Unfälle auch außerhalb der Telegraphendienststunden, insbesondere während der Nacht, nutzbar zu machen, sind seit dem Jahre 1884, zunächst versuchsweise und späterhin in ausgedehnterm Maße, Telegraphenanstalten unter Verwendung geeigneter Weckvorrichtungen neben dem Fernsprecher oder dem Morseapparate als Unfallmeldebestellen eingerichtet worden.

Die Maßnahme hat sich bisher für die Bekämpfung von Feuersgefahr, insbesondere aber beim Eintreten des Frühjahrs- und Herbsthochwassers für

die Anwohner der Wasserläufe, als im hohen Grade zweckdienlich erwiesen und zur Erhaltung von Gut und Leben in zahlreichen Fällen nicht unerheblich beigetragen.

Es sind gegenwärtig etwa 933 Unfallmeldestellen im Betriebe. Wenn gleichwohl die genannte Einrichtung bisher noch nicht überall die gebührende Würdigung gefunden hat, so ist der Grund dieser Erscheinung in erster Linie darauf zurückzuführen, daß bei der Neuheit der Einrichtung die beteiligten Kreise noch kein volles Verständnis dafür besitzen, welchen Nutzen die Unfallmeldestellen zum Zwecke der Herbeiführung schneller Hilfe in Gefahren aller Art gewähren, und daß andererseits die Kommunalverbände und Gemeinden, welche zu den Kosten der Einrichtung einer jeden Unfallmeldestelle einen Beitrag von 50 Mk. à fonds perdu zu leisten haben, zur Zahlung dieses an sich geringfügigen Betrags sich bisher nicht immer haben bereit finden lassen. Die Angelegenheit würde ohne Zweifel eine wesentliche Förderung erfahren, wenn die Kenntnis des Werts der Einrichtung und der durch dieselbe gebotenen Vorteile durch hierzu berufene Organe in möglichst weite Kreise getragen wird.

In der That ist ein bemerkenswerter Fortschritt in der Sache zu verzeichnen gewesen, nachdem der preußische Herr Minister des Innern Veranlassung genommen hat, den ihm unterstellten Königlichen Regierungen eine geeignete Einwirkung auf die betreffenden Kommunalverbände im Sinne einer möglichst weiten Verbreitung der dem öffentlichen Landeswohle dienenden Einrichtung anzuempfehlen.

Ich glaube daher der Auffassung Ausdruck geben zu dürfen, daß es nur einer entsprechenden Anregung des Königl. Ministeriums bedürfen möchte, um auch bei den Kommunalverbänden des Königreichs Sachsen in ausgedehnterm Maße als bisher die Geneigtheit zu erwecken, den erforderlichen Kostenbeitrag für jede Unfallmeldestelle zur Abwendung von Gefahr und Schaden der Verbandsgenossen aus eigenen Mitteln bereit zu stellen.

Dem Königl. Ministerium stelle ich gefälliger Erwägung anheim, ob es nicht angezeigt sein möchte, die Angelegenheit nach dieser Richtung entsprechend zu fördern, und sehe über die getroffene Entschließung einer geneigten Rückäußerung ergebenst entgegen." (Fisch. Ztschr. 10. Bd. S. 312.)

Mit dem gleichen Anheimgeben, wie es bei dem eben mitgeteilten Schreiben des Staatssekretärs des Reichspostamts geschehen ist, hat das Sächsische Ministerium des Innern die nachersichtliche weitere Zuschrift derselben Stelle vom 13. Februar 1897 den Kreishauptmannschaften durch die Verordnung vom 19. Februar 1897 zugefertigt:

„Dem Königl. Sächsischen Finanzministerium beehre ich mich mit Bezug auf mein Schreiben vom 5. August 1889 ergebenst mitzuteilen, daß der im Interesse des platten Landes Ende der achtziger Jahre ins Leben gerufene telegraphische Unfallmeldedienst in den letzten Jahren einen außerordentlichen Aufschwung genommen hat. Während Ende 1887 nur 514 Unfallmeldestellen

bestanden haben, ist deren Zahl Ende 1896 auf 10072 gestiegen, sodaß zur Zeit 71,4% sämtlicher Telegraphenanstalten zur Entgegennahme telegraphischer Unfallmeldungen in der Lage sind. Der Ausbreitung und der zunehmenden Erkenntnis von dem Werte der Einrichtung entsprechend, hat auch eine vermehrte Inanspruchnahme der Unfallmeldestellen stattgefunden. Im letzten Viertel des Jahres 1896 sind im ganzen 6576 — das sind täglich im Durchschnitte 71,5 — Unfallmeldungen zur Beförderung gelangt; von diesen sind 4829 durch Erkrankungen und Todesfälle von Menschen, 1510 aus Anlaß von Vieherkrankungen, 120 wegen Feuers-, 12 wegen Wassersgefahr und 105 aus sonstigen Anlässen nötig geworden.

Die Einrichtung des Unfallmeldedienstes erfolgt bei allen neuen Telegraphenanstalten, die in Rücksicht auf die Erfordernisse des Telegraphenbetriebes neuerdings allgemein mit Weckvorrichtungen versehen werden, ohne Kosten für die Interessenten. Ebenso sind die Unfallmeldestellen bisher überall da eingerichtet worden, wo dies ohne erhebliche Kosten für die Reichskasse möglich war. In denjenigen Fällen jedoch, wo es sich um die Aufstellung besonderer Apparate handelte, hat bisher von den betreffenden Landgemeinden oder den sonstigen Interessenten die Leistung eines Kostenzuschusses von 50 Mk. à fonds perdu in Anspruch genommen werden müssen.

Um den noch rückständigen Ortschaften des platten Landes die Einführung der so segensreich wirkenden Einrichtung zu erleichtern, habe ich, nachdem sich eine billigere Beschaffung der Apparate hat ermöglichen lassen, den Kostenbeitrag von 50 Mk. auf 25 Mk. ermäßigt. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß diejenigen Ortschaften, welche sich bisher aus finanziellen Gründen der Einrichtung des Unfallmeldedienstes gegenüber ablehnend verhalten haben, nunmehr für die dem öffentlichen Wohle dienende Einrichtung zu gewinnen sein werden.

Das Königl. Sächsische Finanzministerium gestatte ich mir ergebenst zu ersuchen, durch entsprechende Einwirkung auf die betreffenden Kommunalverbände gefälligst an der weitern Ausbreitung des Unfallmeldewesens mitwirken zu wollen." (S. W.Bl. 1897 S. 65.)

Gleiche Mitteilungen seitens des Staatssekretärs des Reichspostamts sind auch an die anderen Bundesregierungen ergangen.

Hierzu mag bemerkt werden, daß nach der bis jetzt vorliegenden reichspostamtlichen Statistik Ende 1898 insgesamt 12093 Unfallmeldestellen gegen 11358 am Jahresschlusse 1897 im Deutschen Reiche bestanden haben. Ihre Zahl wird inzwischen gewiß noch erheblich gewachsen sein.

Sechster Abschnitt.

Die Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Altersversicherung der Post- und Telegraphenbeamten und Arbeiter.

§ 23. a) Die Krankenversicherung.

Diese etatsmäßig angestellten Beamten und Unterbeamten haben für die Dauer der Krankheit ihr volles Diensteinkommen zu beanspruchen. Den nichtetatsmäßig angestellten Beamten und Unterbeamten, soweit sie vollbeschäftigt sind, steht ein gleicher Anspruch auf die Dauer von 13 Wochen zu; in den meisten Fällen, insbesondere bei Erkrankungen infolge von Betriebsunfällen, wird ihnen das Diensteinkommen auch für einen längern Zeitraum fortgewährt.

Die übrigen Beamten, sowie fast alle in einem privatrechtlichen Dienstverhältnisse zur Verwaltung stehenden Personen unterliegen der Krankenversicherung auf Grund des Reichsgesetzes vom 28. Mai 1885 (R.G.Bl. S. 159), durch welches diese Versicherung nach Maßgabe des Krankenversicherungsgesetzes (jetzt gültig in der Fassung der Novelle vom 10. April 1892 — R.G.Bl. S. 417) auf den gesamten Betrieb der Reichspost- und Telegraphenverwaltung ausgedehnt worden ist. Träger dieser Versicherung sind die im Jahre 1885 unter der Bezeichnung „Post-Krankenkassen" errichteten besonderen Betriebskrankenkassen. Für jeden der 41 Oberpostdirektionsbezirke besteht eine solche Kasse. Die Statuten dieser Kassen sind im

wesentlichen gleichen Inhalts. Verschiedenheiten bestehen nur hinsichtlich des Umfangs der Kassenleistungen und der Höhe der Beiträge. Sie sind veranlaßt worden durch die Verschiedenartigkeit der bei den einzelnen Kassen erzielten Geschäftsergebnisse.

Der Krankenversicherungspflicht unterliegen im Bereiche der Postverwaltung: Die nichtetatsmäßig angestellten Post-, Fernsprech- und Telegraphengehilfinnen, ferner die nicht unmittelbar aus der Postkasse, sondern aus Bauschvergütungen der Postamtsvorsteher besoldeten Beamten, alle nicht voll beschäftigten Unterbeamten, die Schreibgehilfen und Lohnschreiber, die Telegraphenvorarbeiter und -arbeiter, die zu vorübergehender Beschäftigung (Stellvertretung, Aushilfe) im Unterbeamtendienste herangezogenen Aushelfer, sowie schließlich die zur Verrichtung häuslicher Arbeiten verwendeten Personen, wie z. B. Scheuerfrauen u. s. w. Berechtigt zum Beitritte zu den Postkrankenkassen sind, vorausgesetzt, daß ihr jährliches Diensteinkommen 2000 Mk. nicht übersteigt, alle Beamten u. s. w., denen in Krankheitsfällen die Dienstbezüge bestimmungsgemäß für mindestens 13 Wochen belassen werden, sowie die Postillone der reichseigenen Posthaltereien. Für letztere ist die Krankenfürsorge besonders geregelt.

Die Dauer der Krankenunterstützung beträgt gegenwärtig bei 5 Kassen 13 Wochen, bei 35 Kassen 26 Wochen, bei 1 Kasse (Berlin) 39 Wochen, durchschnittlich bei allen Kassen 24,70 Wochen.

Das Krankengeld ist durchweg auf ²/₃ des wirklichen Arbeitsverdienstes, soweit dieser 4 Mk. täglich nicht übersteigt, festgesetzt. Neben freier Kur und Verpflegung in einem Krankenhause wird dieses Krankengeld solchen Mitgliedern, welche Familienangehörige zu versorgen haben, zur Hälfte und den übrigen Mitgliedern in Höhe von rund ¹/₈ des Arbeitsverdienstes bewilligt. Das Sterbegeld ist bei den meisten Kassen auf den 30fachen, und bei einigen Kassen auf den 40fachen Betrag des der Beitragsberechnung zu Grunde gelegten Arbeitsverdienstes festgesetzt; zum mindesten beträgt es das 20fache des ortsüblichen Tagelohns gewöhnlicher Tagearbeiter.

Die Höhe der Beiträge richtet sich nach dem wirklichen Arbeitsverdienste der Kassenmitglieder. Seit dem 1. April 1898 stellt sich der Beitragssatz (Gesamtbeitrag)

bei 2	Kassen	auf	1 %
„ 16	„	„	$1^1/_2$ %
„ 14	„	„	2 %
„ 6	„	„	$2^1/_4$ %
„ 3	„	„	3 %

des Verdienstes; im Durchschnitte aller Kassen beläuft er sich auf 1,88 %. Behufs Vermeidung zu großer Verschiedenheiten zwischen den Beiträgen der Kassenmitglieder in den einzelnen Bezirken, insbesondere benachbarter Bezirke, leistet die Postverwaltung bei verschiedenen Kassen, statt des gesetzlichen Drittels, die Hälfte des Gesamtbetrags aus eigenen Mitteln. Die zur Mitgliedschaft lediglich berechtigten Personen, also die freiwilligen Kassenmitglieder, haben den vollen Gesamtbeitrag aus eigenen Mitteln zu entrichten. Gegen Zahlung eines besondern Beitrages (Zusatzbeitrages) können die im Post- und Telegraphendienste beschäftigten Kassenmitglieder den Anspruch auf Krankenunterstützung auch für ihre Ehefrauen und ihre ehelichen Kinder unter 15 Jahren erwerben. Von dieser Art der Versicherung wird indessen nur ein mäßiger Gebrauch gemacht.

Die Befugnisse der Aufsichtsbehörde nimmt den Postkrankenkassen gegenüber die Oberpostdirektion wahr, für deren Bezirk die Kasse errichtet ist, die Befugnisse der obern Verwaltungsbehörde das Reichspostamt.

Die Reservefondsbestände der Postkrankenkassen betrugen Ende 1897 insgesamt 127 % der durchschnittlichen Jahresausgabe der Jahre 1895, 1896 und 1897. Infolge der günstigen Vermögensverhältnisse der Kassen haben am 1. April 1898 bei verschiedenen von ihnen die Beitragssätze ermäßigt, bei anderen die Leistungen für Unterstützungszwecke erweitert werden können.

Die Lage der Kassen ist erfreulich: die Beiträge der Mitglieder bleiben weit hinter dem gesetzlichen Normalsatze zurück, während die Leistungen der Kassen das gesetzliche Mindestmaß erheblich überschreiten.

b) Die Unfallversicherung.

Der Unfallversicherung nach dem Reichsgesetze vom 6. Juli 1884 (R.G.Bl. S. 69) und dem Ausdehnungsgesetze vom 28. Mai

1885 (R.G.Bl. S. 159) unterliegen nur diejenigen im Post- und Telegraphenbetriebsdienste beschäftigten Personen, welche zur Verwaltung lediglich in einem privatrechtlichen Dienstverhältnisse (Arbeiterverhältnis) stehen, also die Beamteneigenschaft nicht besitzen. Hieran ändert die inzwischen vollzogene Umwandlung der Unfallversicherungsgesetzgebung materiell nichts Wesentliches.

Nach der bisherigen Gesetzgebung fallen insbesondere unter die Versicherung die Arbeiter, welche im Telegraphenbau, bei der Bedienung der Dampfkessel zu den Centralheizungen und der Dampf- oder Gaskraftmaschinen zu Rohrpost- und elektrischen Beleuchtungsanlagen und in den Telegraphenstangenzubereitungsanstalten beschäftigt sind, überall unter der Voraussetzung, daß sie unmittelbar aus der Postkasse, nicht von einem Unternehmer, gelohnt werden. Ferner erstreckt sich die Unfallversicherung auf die im Unterbeamtendienste zur Stellvertretung oder zur Aushilfe von nur vorübergehender Dauer verwendeten Personen (Aushelfer). Bei Personen, welche nicht für Rechnung der Postkasse, sondern bei einer zur Verwaltung im Vertragsverhältnisse stehenden Privatperson beschäftigt werden, liegt es diesen ob, die gesetzliche Unfallversicherung zu übernehmen. So sind die Postillone der nicht reichseigenen Posthaltereien durch die Posthalter bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft, die bei Post- und Telegraphenbauten von dem betreffenden Bauunternehmer angenommenen Arbeiter von diesem bei der zuständigen Baugewerksberufsgenossenschaft zu versichern.

Die Geschäfte der Ausführungsbehörde werden für das gesamte Reichspostgebiet von der im Reichspostamte eingerichteten Postversicherungskommission wahrgenommen. Für den Betrieb der Reichspost- und Telegraphenverwaltung besteht nur ein Schiedsgericht mit dem Sitze in Berlin.

Alle bei der Reichspost- und Telegraphenverwaltung im Betriebsdienste beschäftigten Beamten und Unterbeamten, sowie die Postillone der reichseigenen Posthaltereien haben, wenn sie im Dienste verunglücken, für sich und ihre Hinterbliebenen Anspruch auf Unfallfürsorge nach Maßgabe des Reichsgesetzes vom 15. März 1886 (R.G.Bl. S. 53), betr. die Fürsorge für Beamte u. s. w. infolge von Betriebsunfällen.

c) Die Invaliden- und Altersversicherung.

Die Invaliden- und Altersversicherung nach Maßgabe des Reichsgesetzes vom 22. Juni 1889 (R.G.Bl. S. 97), jetzt dem Invalidenversicherungsgesetze vom 13./19. Juli 1899 (R.G.Bl. S. 393 ff.), erstreckt sich auf diejenigen im Post- und Telegraphendienste — sei es im eigentlichen Betriebe, sei es mit der Verrichtung häuslicher Arbeiten — beschäftigten Personen, welche im Arbeiterverhältnisse stehen und demnach bei eintretender dauernder Erwerbsunfähigkeit — außer aus Anlaß von Betriebsunfällen — keinen Anspruch auf Versorgung an die Verwaltung haben. Für Rechnung der Postkasse werden nur diejenigen Personen versichert, welche ihren Lohn unmittelbar aus dieser beziehen. Die von Postamtsvorstehern und Unternehmern zwar zu Post- und Telegraphendienstzwecken, aber für eigene Rechnung angenommenen Personen, insbesondere auch die bei Privatposthaltereien beschäftigten Postillone sind von ihren unmittelbaren Arbeitgebern zu versichern. Die Versicherung erfolgt bei der für den Beschäftigungsort zuständigen Versicherungsanstalt. (Aus der Statistik der deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1897, zusammengestellt im Reichspostamte.)

Siebenter Abschnitt.

Die elektrische Kraftübertragung.

§ 24. Allgemeines.

Hat man es bei Telegraph, Telephon und verwandten elektrischen Leitungsarten mit schwachen elektrischen Strömen zu thun, bei denen als solchen, abgesehen von der Blitzgefahr, jede Gefahr ausgeschlossen ist, so liegen die Verhältnisse bei den Anlagen und Leitungen zum Zwecke der elektrischen Kraftübertragung und Beleuchtung wesentlich anders, weil hier nur Starkströme in Betracht kommen, bei denen jederzeit eine hohe Gefahr, in vielen Fällen Todesgefahr vorhanden ist, sobald sie unvorsichtig behandelt werden oder unvorhergesehene Zufälle eintreten und auf diese Weise die sonst durch sachgemäß angebrachte Vorrichtungen gebändigte Elementargewalt fessellos wirkt.

Die ungeheuren Fortschritte, welche die Elektrotechnik gemacht hat, mußten notgedrungen sehr bald die Frage nach Sicherheitsvorschriften in Bezug auf die Verwendung starkstromiger elektrischer Anlagen hervortreten lassen. Wenn es gelungen ist, das Eingreifen der Gesetzgebung auf diesem Gebiete zu verhindern oder hinauszuschieben, wenigstens in Deutschland, — in anderen Ländern, so in Frankreich und England, wurde es schon vor einer Reihe von Jahren für nötig erachtet, die Ausführung elektrischer Anlagen auf dem Wege der Gesetzgebung zu regeln — um nicht im ersten Ausbau der jungen Technik durch starre Formen beengt zu sein, so gebührt hierfür den Vertretern der deutschen Elektrotechnik, die sich in dieser

Richtung wiederholt bemüht haben, um so mehr Dank, als, wie der Kaiserl. Regierungsrat Dr. C. L. Weber in der Einleitung seiner „Erläuterungen zu den Sicherheitsvorschriften des Verbandes deutscher Elektrotechniker, Berlin (Julius Springer), München (R. Oldenbourg) 1896", treffend ausführt, „der Erfolg lehrt, daß die so erfolgte Entwickelung eine nach jeder Richtung hin befriedigende gewesen ist." In der erwähnten Schrift heißt es dann an einer andern Stelle weiter: „Es sind schon frühzeitig aus den Kreisen und Bedürfnissen der Industrie selbst hervorgehend, mehr oder weniger bestimmte Regeln für die Ausführung elektrischer Einrichtungen ausgebildet worden. Zuerst waren es die Centralstationen größerer Städte, welche im Interesse der Sicherheit des eigenen Betriebes und im Bewußtsein ihrer Verantwortlichkeit den Installateuren die Verwendung bestimmter Materialien und Verlegungsarten vorgeschrieben haben. In demselben Maße, in welchem die elektrischen Anlagen an Ausdehnung und Bedeutung zugenommen haben, sind derartige Vorschriften auf Grund der allmählich gewonnenen Erfahrungen Schritt für Schritt erweitert und verbessert worden."

„Allgemeiner gefaßte Sicherheitsvorschriften sind im Jahre 1888 durch den elektrotechnischen Verein in Wien entworfen worden und im Jahre 1892 ließ der Verband deutscher Privatfeuerversicherungsgesellschaften Grundsätze zur Beurteilung der Feuersicherheit elektrischer Anlagen aufstellen, welche zur Zeit im Geschäftsbereiche dieses Verbandes Geltung haben." Dieselben sind im wesentlichen folgende:

Betriebsanlagen.

Dynamomaschinen, Elektromotoren, Transformatoren und Stromwender, welche nicht in luft- und staubdichten Schutzkästen stehen, dürfen nur in Räumen aufgestellt werden, in denen eine Explosion durch Entzündung von Gasen, Staub oder Fasern normaler Weise ausgeschlossen ist.

Dynamomaschinen und Elektromotoren sind derart aufzustellen, daß etwaige Feuererscheinungen im Anker oder am Kollektor keine Entzündung hervorrufen können.

Stromführende Apparate sind von entzündlichen Gegenständen durch feuersichere Zwischenlagen zu trennen.

In Akkumulatorenräumen darf keine andere als elektrische Glühlichtbeleuchtung stattfinden, und während der Ladung dürfen darin brennende oder glühende Gegenstände nicht geduldet werden.

Leitungen.

Leitungen müssen an gefährdeten Stellen vor Verletzung geschützt sein.

Die Verwendung von Krampen zum Befestigen von Leitungen und das Verlegen von Leitungen in Holzleisten ist nicht statthaft.

Blanke Leitungen sind nur außerhalb von Gebäuden und in feuersicheren Räumen ohne brennbaren Inhalt, soweit sie vor Beschädigungen oder zufälliger Berührung gesichert sind, ferner in Maschinen- und Akkumulatorenräumen, welche nur dem Bedienungspersonale zugänglich sind, gestattet. Ausnahmsweise sind auch in nicht feuersicheren Räumen, in welchen ätzende Dünste auftreten, blanke Leitungen zuläßig, wenn dieselben durch einen geeigneten Überzug gegen Oxydation geschützt sind.

Die Entfernung zwischen blanken Leitungen, welche verschiedene Spannung haben, soll bei Spannweiten über 6 m mindestens 30 cm, bei Spannweiten von 4—6 m mindestens 20 cm und bei kleineren Spannweiten mindestens 15 cm, deren Entfernung von der Wand in allen Fällen mindestens 10 cm betragen.

Die Entfernung zwischen isolierten Einzelleitungen, welche auf Isolierrollen, -Ringen oder -Klammern verlegt sind und welche verschiedene Spannung haben, soll mindestens 2½ cm, deren Entfernung von der Wand in trockenen Räumen mindestens ½ cm, in feuchten Räumen mindestens 1 cm betragen.

Die Anwendung von Mehrfachleitern, welche mit kräftigen Umhüllungen versehen sind, ist zuläßig.

Verbindungen zwischen 2 Leitungen dürfen nur durch Verlöten oder eine dem Verlöten gleichwertige Verbindungsart hergestellt werden und sind bei isolierten Leitungen mindestens ebenso gut zu isolieren, wie die Leitungen selbst.

Verbindungen zwischen Leitungen und Apparaten dürfen nur durch Verschrauben oder Verlöten hergestellt sein.

Abzweigstellen müssen durch feste Unterstützungen von Zug entlastet sein.

Leitungen dürfen nicht zur Aufhängung benützt werden, sondern müssen durch besondere Aufhängevorrichtungen, welche jederzeit kontrollierbar sind, entlastet sein. Für Bogenlampen sind Ausnahmen gestattet.

Die höchst zuläßige Stromstärke für Drähte und Kabel aus Leitungskupfer ist

	für Querschnitte					für Querschnitte			
von	0,75 □mm	3 Ampere			von	35 □mm	80 Ampere		
„	1,00	„	4	„	„	50	„	100	„
„	1,5	„	6	„	„	70	„	130	„
„	2,5	„	10	„	„	95	„	160	„
„	4	„	15	„	„	120	„	200	„
„	6	„	20	„	„	150	„	230	„
„	10	„	30	„	„	210	„	300	„
„	16	„	40	„	„	300	„	400	„
„	25	„	60	„	„	500	„	600	„

Der geringst zulässige Querschnitt für Einzelleitungen an und in Lampenträgern ist 3/4 □mm, für andere Einzelleitungen und für alle Mehrfachleitungen 1 □mm.

Sicherungen.

Sämtliche Leitungen müssen zweipolig gesichert sein.

Sicherungen müssen den Strom unterbrechen, sobald die Stromstärke das Doppelte des Normalen überschritten hat.

Auf den Sicherungen und den Sockeln derselben muß die normale Stromstärke, welche dieselben durchfließen soll, angegeben sein.

Sicherungen sollen thunlichst derart konstruiert sein, daß das Einsetzen falscher Sicherungen verhindert wird.

An jeder Stelle, an welcher sich der Querschnitt der Leitungen verringert, muß in einer Entfernung von höchstens 25 cm eine Sicherung eingeschaltet sein. Das Leitungsstück von der Abzweigstelle nach der Sicherung kann von geringerm Querschnitte sein, als die Leitung, mit welcher es diese Sicherung verbindet, muß aber dann von feuersicheren Hüllen derart umgeben sein, daß es von brennbaren Gegenständen feuersicher getrennt ist.

Ist die Anbringung der Sicherung innerhalb 25 cm von der Abzweigstelle nicht angängig, dann muß das von der Abzweigstelle nach der Sicherung führende Leitungsstück von dem gleichen Querschnitte sein, wie die Leitung, von welcher es abzweigt.

Einzelne Lampenleitungen dürfen mit einer gemeinsamen Sicherung versehen sein, falls die gesamte Stromstärke dieser Leitungen 8 Ampere nicht überschreitet.

Bewegliche Leitungen müssen jedoch jede einzeln gesichert sein.

Apparate.

Die stromführenden Teile sämtlicher in einer Leitung eingeschalteten Apparate müssen von feuersicheren Hüllen soweit umgeben sein, daß sie sowohl vor Berührung durch Unbefugte geschützt, als auch von brennbaren Gegenständen feuersicher getrennt sind.

In Räumen, in denen eine Explosion durch Entzündung von Gasen, Staub oder Fasern stattfinden kann, dürfen Apparate, in welchen eine Erhitzung oder eine Stromunterbrechung möglich ist, nicht angebracht werden.

Sämtliche Apparate müssen mindestens ebenso sorgfältig von der Erde isoliert sein, wie die in den betreffenden Räumen verlegten Leitungen.

Lampenträger müssen von der Erde isoliert sein. Ausnahmen sind nur für besonders schwere Kronleuchter, sofern sie an trockenem Mauerwerke befestigt sind, zulässig.

Apparate, welche zur Stromunterbrechung dienen, müssen derartig eingerichtet sein, daß die Stromunterbrechung selbstthätig rasch erfolgt und daß dabei ein Stehenbleiben der Ausschaltekontakte in einer andern als in der Ausschaltelage ausgeschlossen ist.

Glühlampen.

Glühlampen dürfen in Räumen, in denen eine Explosion durch Entzündung von Gasen, Staub oder Fasern stattfinden kann, nur mit dichtschließenden Überglocken, welche auch die Fassungen einschließen, verwendet werden.

Glühlampen, welche mit entzündlichen Stoffen in Berührung kommen können, müssen mit Schalen, Glocken oder Drahtgittern versehen sein, durch welche die unmittelbare Berührung der Lampen mit entzündlichen Stoffen verhindert wird.

Bogenlampen.

Bogenlampen dürfen in Räumen, in denen eine Explosion durch Entzündung von Gasen, Staub oder Fasern stattfinden kann, nicht verwendet werden.

Bogenlampen müssen mit Glocken und mit dichtschließenden Aschentellern versehen sein.

Prüfung und Revision.

Neuanlagen sind bei Inbetriebsetzung durch Sachverständige zu prüfen. Alle Anlagen sind in der Regel jährlich mindestens einmal zu revidieren. Diese Prüfung bez. Revision hat sich insbesondere dahin zu richten, ob die betreffende elektrische Anlage obigen Bedingungen entspricht.

Hierzu kommen nun die im November 1895 von einer Kommission des Verbandes deutscher Elektrotechniker in Eisenach erstmalig aufgestellten Sicherheitsvorschriften für elektrische Anlagen, welche die ersten derartigen Bestimmungen sind, die in Deutschland von den Vertretern der gesamten Elektrotechnik vereinbart und dadurch mit dem Anrechte auf allgemeine Gültigkeit ausgestattet worden sind.

Daß auch die Behörden in diesen Vorschriften eine brauchbare Grundlage und Richtschnur für ihr Vorgehen finden, beweist beispielsweise, daß das Sächsische Ministerium des Innern in einer Verordnung vom 19. November 1896 die in Frage kommenden Sächsischen Behörden davon in Kenntnis gesetzt hat, sowohl es selbst, wie das Sächsische Finanzministerium hätten keinen Anstand genommen, diese Sicherheitsvorschriften im allgemeinen dergestalt anzuerkennen, daß eine Anlage, welche denselben nicht genügt, nicht als feuersicher gelten kann, daß ferner das unter gewöhnlichen Verhältnissen sich ergebende Sicherheitsmaß als zulänglich erachtet wird, daß aber da, wo besondere Gefahrzustände bestehen, oder nach den örtlichen Verhältnissen erwartet werden können, diesen durch entsprechende sinngemäße Verschärfung oder Ergänzung der Sicherheitsmaßregeln das Gleichgewicht zu halten ist. Den Behörden bleibt also vorbehalten, in jedem besondern Falle außerdem noch

Bestimmungen zu erlassen, um allen eigentümlichen, den Grad der Gefahren beeinflussenden Umständen Rechnung zu tragen. (S. W.Bl. 1896 S. 241.)

In ähnlicher Weise haben auch andere deutsche Bundesstaaten zu diesen bez. den rev. Sicherheitsvorschriften Stellung genommen, so die preußische Regierung in einer allgemeinen Verfügung vom 28. Oktober 1898 — Pr. M.Bl. f. i. Verw. S. 230. Diese Vorschriften sind inzwischen revidiert und ergänzt worden und zwar die „Sicherheitsvorschriften für elektrische Starkstromanlagen (bis zu 250 Volt)" von der 6. Jahresversammlung des Verbandes deutscher Elektrotechniker in Frankfurt a./M. 1898. Dieselbe Versammlung hat „Sicherheitsvorschriften für elektrische Hochspannungsanlagen (über 1000 Volt)" angenommen, auch hat der Verband endlich „Sicherheitsvorschriften für elektrische Mittelspannungsanlagen (250—1000 Volt)" herausgegeben und sämtliche Vorschriften in Sonderabdrücken bei Julius Springer in Berlin bez. R. Oldenbourg in München je zum Preise von 50 Pf. erscheinen lassen (1899/1900).

Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes halte ich es für angezeigt, diese Sicherheitsvorschriften hier nach der Reihe der Stromstärken, auf welche sie sich beziehen, folgen zu lassen[1]:

1. Sicherheitsvorschriften für elektrische Starkstromanlagen (bis zu 250 Volt).

Abteilung I.

Die Vorschriften dieser Abteilung gelten für elektrische Starkstromanlagen mit Spannungen bis 250 Volt zwischen irgend 2 Leitungen oder einer Leitung und Erde, mit Ausschluß unterirdischer Leitungsnetze, elektrischer Bahnen und elektro-chemischer Betriebsapparate.

Für solche gewerbliche Betriebe, welche die darin beschäftigten Personen der Gefährdung durch elektrische Ströme erfahrungsgemäß besonders zugänglich machen, gelten außer den nachstehenden Vorschriften die im Anhange A enthaltenen Zusatzbestimmungen.

I. Betriebsräume und -Anlagen.

§ 1. Dynamomaschinen, Elektromotoren, Transformatoren und Stromwender, welche nicht in besonderen luft- und staubdichten Schutzkästen stehen,

[1] Der Verband deutscher Elektrotechniker und die Verlagsbuchhandlung J. Springer haben den Abdruck der „Sicherheitsvorschriften" an dieser Stelle freundlichst gestattet.

dürfen nur in Räumen aufgestellt werden, in denen normaler Weise eine Explosion durch Entzündung von Gasen, Staub und Fasern ausgeschlossen ist. In allen Fällen ist die Aufstellung derart auszuführen, daß etwaige im Betriebe der elektrischen Einrichtungen auftretende Feuererscheinungen keine Entzündung von brennbaren Stoffen hervorrufen können.

§ 2. In Akkumulatorräumen darf keine andere als elektrische Glühlichtbeleuchtung verwendet werden. Solche Räume müssen dauernd gut ventiliert sein. Die einzelnen Zellen sind gegen das Gestell und letzteres ist gegen Erde durch Glas, Porzellan oder ähnliche nicht hygroskopische Unterlagen zu isolieren. Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um beim Auslaufen von Säure eine Gefährdung des Gebäudes zu vermeiden. Während der Ladung dürfen in diesen Räumen glühende oder brennende Gegenstände nicht geduldet werden.

§ 3. Die Hauptschalttafeln in Betriebsräumen sollen aus unverbrennlichem Materiale bestehen, oder es müssen sämtliche stromführenden Teile auf isolierenden und feuersicheren Unterlagen montiert werden. Sicherungen, Schalter und alle Apparate, in denen betriebsmäßig Stromunterbrechung stattfindet, müssen derart angeordnet sein, daß etwaige im Betriebe der elektrischen Einrichtungen auftretende Feuererscheinungen benachbarte brennbare Stoffe nicht entzünden können und unterliegen überdies den in § 1 gegebenen Vorschriften.

Für Regulierwiderstände gelten die Bestimmungen des § 14.

II. Leitungen.

§ 4. Das Kupfer der Stromleitungen muß den Normalien des Verbandes Deutscher Elektrotechniker (s. Anh. B) entsprechen.

§ 5. Die höchste zulässige Betriebsstromstärke für isolierte Drähte und Kabel aus Leitungskupfer ist aus nachstehender Tabelle zu entnehmen:

Querschnitt in □mm	Betriebsstromstärke in Ampere	Querschnitt in □mm	Betriebsstromstärke in Ampere
0,75	3	95	165
1	4	120	200
1,5	6	150	235
2,5	10	185	275
4	15	240	330
6	20	310	400
10	30	400	500
16	40	500	600
25	60	625	700
35	80	800	850
50	100	1000	1000
70	130		

Blanke Kupferleitungen bis zu 50 □mm Querschnitt unterliegen den Vorschriften der vorstehenden Tabelle; blanke Kupferleitungen von 50 bis 1000 □mm Querschnitt können mit 2 Ampere für den □mm belastet werden.

Bei Verwendung von Drähten aus anderen Metallen müssen die Querschnitte entsprechend größer gewählt werden.

Der geringste zulässige Querschnitt für isolierte Kupferleitungen, außer an und in Beleuchtungskörpern, ist 1 □mm, an und in Beleuchtungskörpern 3/4 □mm.

Der geringste zulässige Querschnitt von blanken Leitungen in Gebäuden ist 4 □mm, derjenige von blanken oder isolierten Freileitungen aus Kupfer oder anderen Metallen von mindestens gleich großer Bruchfestigkeit ist 6 □mm.

§ 6. Blanke Leitungen (Bezeichnung B oder BE) sind nur außerhalb von Gebäuden und in feuersicheren Räumen ohne brennbaren Inhalt, soweit sie vor Beschädigungen oder zufälliger Berührung gesichert sind, ferner in Maschinen- und Akkumulatorräumen, welche nur dem Bedienungspersonale zugänglich sind, ausgestattet. Ausnahmsweise sind auch in nicht feuersicheren Räumen, in welchen ätzende Dünste auftreten, blanke Leitungen zulässig, wenn dieselben durch einen geeigneten Überzug gegen Oxydation geschützt sind.

Blanke Leitungen sind nur auf Isolierglocken zu verlegen und müssen, soweit sie nicht unausschaltbare Parallelzweige sind, voneinander bei Spannweiten von über 6 m mindestens 30 cm, bei Spannweiten von 4—6 m mindestens 20 cm, und bei kleineren Spannweiten mindestens 15 cm, von der Wand in allen Fällen mindestens 10 cm entfernt sein. Bei Verbindungsleitungen zwischen Akkumulatoren, Maschinen und Schalttafel sind Isolierrollen und kleinere Abstände zulässig.

Im Freien müssen blanke Leitungen wenigstens 4 m über dem Erdboden verlegt werden. Den örtlichen Verhältnissen entsprechend sind Freileitungen durch Blitzschutzvorrichtungen zu sichern, die auch bei wiederholten Blitzschlägen wirksam bleiben. Es ist dabei auf eine gute Erdleitung Bedacht zu nehmen, welche unter möglichster Vermeidung von Krümmungen auszuführen ist.

Bezüglich der Sicherung vorhandener Telephon- und Telegraphenleitungen gegen Freileitungen wird auf § 12 des Telegraphengesetzes vom 6. April 1892 verwiesen (vergl. oben § 8).

Betriebsmäßig geerdete, blanke Leitungen fallen nicht unter die Bestimmungen des § 6.

Isolierte Einfachleitungen.

§ 7. a) Leitungen (Bezeichnung U), welche eine doppelte, fest auf dem Draht aufliegende, mit geeigneter Masse imprägnierte und nicht brüchige Umhüllung von faserigem Isoliermateriale haben, dürfen, soweit ätzende Dämpfe nicht zu befürchten sind, auf Isolierglocken überall, dagegen auf Isolierrollen, Isolierringen oder diesen gleichwertigen Befestigungsstücken nur in ganz trockenen Räumen verwendet werden. Sie sind in einem Abstande von mindestens 25 cm voneinander zu verlegen.

b) Leitungen (Bezeichnung J), die unter der oben beschriebenen Umhüllung von faserigem Isoliermateriale noch mit einer zuverlässigen, aus

Gummiband hergestellten Umwickelung versehen sind, dürfen, soweit ätzende Dämpfe nicht zu befürchten sind, auf Isolierglocken überall, dagegen auf Rollen, Ringen und Klemmen, und in isolierenden Rohren, sowie an und in Beleuchtungskörpern nur in solchen Räumen verlegt werden, welche im normalen Zustande trocken sind.

c) Leitungen (Bezeichnung G), bei welchen die Gummiisolierung in Form einer ununterbrochenen, nahtlosen und vollkommen wasserdichten Hülle hergestellt ist, dürfen, soweit ätzende Dämpfe nicht zu befürchten sind, auch in feuchten Räumen angewendet werden.

d) Blanke Bleikabel (Bezeichnung KB), bestehend aus einer oder mehreren Kupferseelen, starken Isolierschichten und einem nahtlosen einfachen, oder einem mehrfachen Bleimantel, müssen gegen mechanische Beschädigung geschützt sein und dürfen nicht unmittelbar mit Stoffen, welche das Blei angreifen, in Berührung kommen.

e) Asphaltierte Bleikabel (Bezeichnung KA), dürfen nur da verlegt werden, wo sie gegen mechanische Beschädigung geschützt sind.

f) Asphaltierte armierte Bleikabel (Bezeichnung KE), bedürfen eines besondern mechanischen Schutzes nicht.

g) Bleikabel jeder Art dürfen nur mit Endverschlüssen, Abzweigmuffen oder gleichwertigen Vorkehrungen, welche das Eindringen von Feuchtigkeit wirksam verhindern und gleichzeitig einen guten elektrischen Anschluß vermitteln, verwendet werden.

An den Befestigungsstellen ist darauf zu achten, daß der Bleimantel nicht eingedrückt oder verletzt wird; Rohrhaken sind daher nur bei armierten Kabeln als Befestigungsmittel zulässig.

Blanke Bleikabel, deren Kupferseele weniger als 6 □mm Querschnitt hat, sind nur dann zulässig, wenn ihre Isolation aus vulkanisiertem Gummi oder gleichwertigem Materiale besteht.

h) Bei eisenarmierten Kabeln für Ein- oder Mehrphasenstrom müssen sämtliche zu einem Stromkreise gehörigen Leitungen in demselben Kabel enthalten sein.

i) Wenn vulkanisierte Gummiisolierung verwendet wird, muß der Leiter verzinnt sein.

Mehrfachleitungen. (Bezeichnung L.)

§ 8. a) Leitungsschnur darf in trockenen Räumen verwendet werden, wenn jede der Leitungen in folgender Art hergestellt ist:

Die Kupferseele besteht aus Drähten unter 0,5 mm Durchmesser; darüber befindet sich eine Umspinnung aus Baumwolle, welche von einer dichten, das Eindringen von Feuchtigkeit verhindernden Schicht Gummi umhüllt ist; hierauf folgt wieder eine Umwickelung mit Baumwolle und als äußerste Hülle eine Umklöppelung aus widerstandsfähigem Stoffe, der nicht brennbarer sein darf als Seide oder Glanzgarn.

10*

Der geringste zulässige Querschnitt für biegsame Leitungsschnur zum Anschlusse beweglicher Lampen und Apparate ist 1 ☐mm für jede Leitung.

b) Derartige Leitungsschnur darf nur in normal trockenen Räumen und in einem Abstande von mindestens 5 mm vor der Wand oder Deckenfläche, jedoch niemals in unmittelbarer Berührung mit leicht entzündbaren Gegenständen fest verlegt werden. Bei fester Verlegung darf der Querschnitt jeder Leitung nicht kleiner als 1,5 und nicht größer als 4 ☐mm sein.

c) Beim Anschlusse biegsamer Leitungsschnur an Fassungen, Anschlußdosen und andere Apparate müssen die Enden der Kupferlitzen verlötet sein.

Die Anschluß- und Verbindungsstellen müssen vor Zug geschützt sein.

d) Biegsame Mehrfachleitungen zum Anschlusse von Lampen und Apparaten sind in feuchten Räumen und im Freien zulässig, wenn jeder Leiter nach § 7c und i hergestellt ist und die Leiter durch eine Umhüllung von widerstandsfähigem Isoliermateriale geschützt sind.

e) Drähte bis 6 ☐mm Querschnitt, oder Litzen, welche aus Drähten von mehr als 0,5 mm Durchmesser zusammengesetzt sind, dürfen, wenn ihre Beschaffenheit mindestens den Vorschriften § 7b und i entspricht, verdrillt oder in gemeinschaftlicher Umhüllung in trockenen Räumen wie Einzelleitungen nach § 7b fest verlegt werden.

Verlegung.

§ 9. a) Alle Leitungen und Apparate müssen auch nach der Verlegung in ihrer ganzen Ausdehnung in solcher Weise zugänglich sein, daß sie jeder Zeit geprüft und ausgewechselt werden können.

b) Drahtverbindungen. Drähte dürfen nur durch Verlöten oder eine gleich gute Verbindungsart verbunden werden. Drähte durch einfaches Umeinanderschlingen der Drahtenden zu verbinden, ist unzulässig.

Zur Herstellung von Lötstellen dürfen Lötmittel, welche das Metall angreifen, nicht verwendet werden. Die fertige Verbindungsstelle ist entsprechend der Art der betreffenden Leitungen sorgfältig zu isolieren.

Abzweigungen von frei gespannten Leitungen sind von Zug zu entlasten.

Zum Anschlusse an Schalttafeln oder Apparate sind alle Leitungen über 25 ☐mm Querschnitt mit Kabelschuhen oder einem gleichwertigen Verbindungsmittel zu versehen. Drahtseile von geringerm Querschnitte müssen, wenn sie nicht gleichfalls Kabelschuhe erhalten, an den Enden verlötet werden.

c) Kreuzungen von stromführenden Leitungen unter sich und mit sonstigen Metallteilen sind so auszuführen, daß Berührung ausgeschlossen ist. Kann kein genügender Abstand eingehalten werden, so sollen isolierende Rohre übergeschoben oder isolierende Platten dazwischengelegt werden, um die Berührung zu verhindern. Rohre und Platten sind sorgfältig zu befestigen und gegen Lagenveränderung zu schützen.

d) Wand- und Deckendurchgänge sind entweder der in dem betreffenden Raume gewählten Verlegungsart entsprechend auszuführen, oder es sind haltbare Rohre aus isolierendem Materiale (Holz ausgeschlossen), welche

ein bequemes Durchziehen der Leitungen gestatten, zu verwenden. In diesem Falle ist für jede einzeln verlegte Leitung, sowie für jede Mehrfachleitung je ein Rohr zu verwenden, und die Rohre sind in geeigneter Weise abzudichten. Die Rohre müssen über Decken- und Wandflächen mindestens 2 cm und über Fußböden mindestens 10 cm vorstehen und sind in letzterm Falle gegen mechanische Beschädigung zu schützen. In feuchten Räumen sind entweder Porzellanrohre zu verwenden, deren Enden nach Art der Isolierglocken ausgebildet sind, oder die Leitungen sind frei durch genügend weite Kanäle zu führen.

Betriebsmäßig geerdete Leitungen fallen nicht unter die Bestimmungen des § 9d.

e) Schutzverkleidungen sind da anzubringen, wo Gefahr vorliegt, daß Leitungen beschädigt werden können, und sollen so hergestellt werden, daß die Luft zutreten kann. Leitungen können auch durch Rohre geschützt werden.

III. Isolierung und Befestigung der Leitungen.

§ 10. Für die Befestigungsmittel und die Verlegung aller Arten von Leitungen gelten folgende Bestimmungen.

a) Isolierglocken dürfen im Freien nur in aufrechter Stellung, in gedeckten Räumen nur in solcher Lage befestigt werden, daß sich keine Feuchtigkeit in der Glocke ansammeln kann.

b) Isolierrollen und -ringe müssen so geformt und angebracht sein, daß die Leitung in feuchten Räumen wenigstens 10 mm und in trockenen Räumen wenigstens 5 mm lichten Abstand von der Wand hat.

Bei Führung längs der Wand soll auf je 80 cm mindestens eine Befestigungsstelle kommen. Bei Führung an den Decken kann die Entfernung im Anschlusse an die Deckenkonstruktion ausnahmsweise größer sein.

c) Klemmen müssen aus isolierendem Materiale oder Metall mit isolierenden Einlagen und Unterlagen bestehen und sind nur in normal trockenen Räumen zulässig.

Auch bei Klemmen müssen die Leitungen von der Wand einen Abstand von mindestens 5 mm haben. Die Kanten der Klemmen müssen so geformt sein, daß sie keine Beschädigung des Isoliermaterials verursachen können.

d) Mehrfachleitungen dürfen nicht so befestigt werden, daß ihre Einzelleiter auf einander gepreßt sind; metallene Bindedrähte sind hierbei nicht zulässig.

e) Rohre können zur Verlegung von isolierten Leitungen mit einer Isolation nach § 7b oder c unter Putz, in und auf Wänden, Decken und Fußböden verwendet werden, sofern sie den Zutritt der Feuchtigkeit dauernd verhindern. Rohre für Leitungen nach § 7b müssen aus Isoliermaterial bestehen oder mit Isoliermaterial ausgekleidet sein. Rohre für Leitungen nach § 7c können aus Metall ohne isolierende Auskleidung bestehen. Es ist gestattet, Hin- und Rückleitungen in dasselbe Rohr zu verlegen; mehr als 3 Leiter

in demselben Rohre sind nicht zulässig. Bei Verwendung metallener Rohre für Wechselstromleitungen müssen Hin- und Rückleitungen in demselben Rohre geführt werden. Drahtverbindungen dürfen nicht innerhalb der Rohre, sondern nur in Verbindungsdosen ausgeführt werden, welche jederzeit leicht geöffnet werden können. Die lichte Weite der Rohre, die Zahl und der Radius der Krümmungen, sowie die Zahl der Dosen müssen so gewählt werden, daß man die Leitungen jederzeit leicht einziehen und entfernen kann.

Die Rohre sind so herzurichten, daß die Isolation der Leitungen durch vorstehende Teile und scharfe Kanten nicht verletzt werden kann; die Stoßstellen müssen sicher abgedichtet sein. Die Rohre sind so zu verlegen, daß sich an keiner Stelle Wasser ansammeln kann. Nach der Verlegung ist die höher gelegene Mündung des Rohrkanals luftdicht zu verschließen.

f) Holzleisten sind zur Verlegung von Leitungen nicht gestattet. Krampen sind nur zur Befestigung von betriebsmäßig geerdeten blanken Leitungen zulässig.

g) Einführungsstücke. Bei Wanddurchgängen ins Freie sind Einführungsstücke von isolierendem und feuersicherm Materiale mit abwärts gekrümmtem Ende zu verwenden.

h) Bei Durchführungen der Leitungen durch hölzerne Wände und hölzerne Schalttafeln müssen die Öffnungen durch isolierende und feuersichere Tüllen ausgefüttert sein.

IV. Apparate.

§ 11. Die stromführenden Teile sämtlicher in eine Leitung eingeschalteten Apparate müssen auf feuersicheren, auch in feuchten Räumen gut isolierenden Unterlagen montiert und von Schutzkästen derart umgeben sein, daß sie sowohl vor Berührung durch Unbefugte geschützt als auch von brennbaren Gegenständen feuersicher getrennt sind.

Die stromführenden Teile sämtlicher Apparate müssen mit gleichwertigen Mitteln und ebenso sorgfältig von der Erde isoliert sein, wie die in den betreffenden Räumen verlegten Leitungen. Bei Einführung von Leitungen muß der für die Leitung vorgeschriebene Abstand von der Wand gewahrt bleiben. Die Kontakte sind derart zu bemessen, daß durch den stärksten vorkommenden Betriebsstrom keine Erwärmung von mehr als 50° C über Lufttemperatur eintreten kann. Für Apparate in Betriebsräumen gilt § 3.

Sicherungen.

§ 12. a) Die neutralen oder Null-Leitungen bei Mehrleiter- und Mehrphasensystemen, sowie alle betriebsmäßig geerdeten blanken Leitungen dürfen keine Sicherungen enthalten; dagegen sind alle übrigen Leitungen, welche von der Schalttafel nach den Verbrauchsstellen führen, durch Abschmelzsicherungen oder andere selbstthätige Stromunterbrecher zu schützen.

b) Die höchste zulässige Abschmelzstromstärke bestimmt sich (mit Ausnahme des unter g angeführten Falles aus folgender Tabelle:

Drahtquerschnitt in □mm	Normalstromstärke der Sicherung in Ampere	Abschmelzstromstärke der Sicherung in Ampere
0,75	6	12
1	6	12
1,5	6	12
2,5	10	20
4	15	30
6	20	40
10	30	60
16	40	80
25	60	120
35	80	160
50	100	200
70	130	260
95	165	330
120	200	400
150	235	470
185	275	550
240	330	660
310	400	800
400	500	1000
500	600	1200
625	700	1400
800	850	1700
1000	1000	2000

Es ist zulässig, die Sicherung für eine Leitung schwächer zu wählen, als sie nach dieser Tabelle sein sollte.

c) Sicherungen sind (mit Ausnahme des unter g angeführten Falles) an allen Stellen anzubringen, wo sich der Querschnitt der Leitung in der Richtung nach der Verbrauchsstelle hin vermindert und zwar in einer Entfernung von höchstens 25 cm von der Abzweigstelle. Das Anschlußleitungsstück kann von geringerm Querschnitte sein als die Hauptleitung, welche durch dasselbe mit der Sicherung verbunden wird, ist aber in diesem Falle von entzündlichen Gegenständen feuersicher zu trennen und darf dann nicht aus Mehrfachleitern hergestellt sein.

Ist die Anbringung der Sicherung in einer Entfernung von höchstens 25 cm von den Abzweigstellen nicht angängig, so muß die von der Abzweigstelle nach der Sicherung führende Leitung den gleichen Querschnitt wie die durchgehende Hauptleitung erhalten.

d) Die Sicherungen müssen derart konstruiert sein, daß beim Abschmelzen kein dauernder Lichtbogen entstehen kann, selbst dann nicht, wenn hinter der Sicherung Kurzschluß entsteht; auch muß bei Sicherungen bis 6 □mm Leitungs-

querschnitt (20 A Normalstärke) durch die Konstruktion eine irrtümliche Verwendung zu starker Abschmelzstöpsel ausgeschlossen sein.

Bei Sicherungen aus weichen plastischen Metallen darf das Metall nicht unmittelbar den Kontakt vermitteln, sondern es müssen die Enden der Schmelzdrähte oder Schmelzstreifen in Kontaktstücke aus Kupfer oder gleichgeeignetem Materiale eingelötet werden.

e) Sicherungen sind möglichst zu centralisieren und in handlicher Höhe anzubringen.

f) Die Maximalspannung und die Normalstärke sind auf dem auswechselbaren Stücke der Sicherung zu verzeichnen.

g) Mehrere Verteilungsleitungen können eine gemeinsame Sicherung von höchstens 6 A Normalstromstärke erhalten. Querschnittsverminderungen oder Abzweigungen jenseits dieser Sicherung brauchen in diesem Falle nicht weiter gesichert zu werden.

h) Bewegliche Leitungsschnüre zum Anschlusse von transportablen Beleuchtungskörpern und Apparaten sind stets mittels lösbaren Kontaktes und Sicherung an allen Polen abzuzweigen, welch letztere der Stromstärke genau anzupassen ist.

i) Innerhalb von Räumen, wo betriebsmäßig leicht entzündliche oder explosible Stoffe vorkommen, dürfen Sicherungen nicht angebracht werden.

Ausschalter.

§ 13. a) Die Schalter müssen so konstruiert sein, daß sie nur in geschlossener oder offener Stellung, nicht aber in einer Zwischenstellung verbleiben können.

Hebelschalter für Ströme über 50 A und in Betriebsräumen alle Hebelschalter sind von dieser Vorschrift ausgenommen.

Die Wirkungsweise aller Schalter muß derart sein, daß sich kein dauernder Lichtbogen bilden kann.

b) Die normale Betriebsstromstärke und Spannung sind auf dem Schalter zu vermerken.

c) Metallkontakte sollen ausschließlich Schleifkontakte sein.

d) Betriebsmäßig geerdete Leitungen dürfen keinen Ausschalter enthalten. Null-Leiter dürfen nur gleichzeitig mit den Außenleitern ausschaltbar sein.

e) In Räumen, wo betriebsmäßig leicht entzündliche oder explosible Stoffe vorkommen, ist die Anwendung von Ausschaltern und Umschaltern nur unter verläßlichem Sicherheitsabschlusse zulässig.

Widerstände.

§ 14. Widerstände und Heizapparate, bei welchen eine Erwärmung um mehr als 50° C eintreten kann, sind derart anzuordnen, daß eine Berührung zwischen den wärmeentwickelnden Teilen und entzündlichen Materialien, sowie eine feuergefährliche Erwärmung solcher Materialien nicht vorkommen kann.

Widerstände sind auf feuersicherm, gut isolierendem Materiale zu montieren und mit einer Schutzhülle aus feuersicherm Materiale zu umkleiden. Widerstände dürfen nur auf feuersicherer Unterlage, und zwar freistehend, oder an feuersicheren Wänden angebracht werden. In Räumen, in denen betriebsmäßig explosible Gemische von Staub, Fasern oder Gasen vorhanden sind, dürfen Widerstände nicht aufgestellt werden.

V. Lampen und Beleuchtungskörper.

Glühlicht.

§ 15. a) Glühlampen dürfen in Räumen, in denen eine Explosion durch Entzündung von Gasen, Staub oder Fasern stattfinden kann, nur mit dichtschließenden Überglocken, welche auch die Fassungen einschließen, verwendet werden.

Glühlampen, welche mit entzündlichen Stoffen in Berührung kommen können, müssen mit Schalen, Glocken oder Drahtgittern versehen sein, durch welche die unmittelbare Berührung der Lampen mit entzündlichen Stoffen verhindert wird.

b) Die stromführenden Teile der Fassungen müssen auf feuersicherer Unterlage montiert und durch feuersichere Umhüllung, welche jedoch nicht unter Spannung stehen darf, vor Berührung geschützt sein. Hartgummi und andere Materialien, welche in der Wärme einer Formveränderung unterliegen, sowie Steinnuß, sind als Bestandteile im Innern der Fassungen ausgeschlossen.

c) Die Beleuchtungskörper müssen isoliert aufgehängt, bez. befestigt werden, soweit die Befestigung nicht an Holz oder bei besonders schweren Körpern an trockenem Mauerwerke erfolgen kann. Sind Beleuchtungskörper entweder gleichzeitig für Gasbeleuchtung eingerichtet oder kommen sie mit metallischen Teilen des Gebäudes in Berührung, oder werden sie an Gasleitungen oder feuchten Wänden befestigt, so ist der Körper an der Befestigungsstelle mit einer besondern Isoliervorrichtung zu versehen, welche einen Stromübergang vom Körper zur Erde verhindert. Hierbei ist sorgfältig darauf zu achten, daß die Zuführungsdrähte den nicht isolierten Teil der Gasleitung nirgends berühren. Ausgenommen von der Vorschrift § 15 c sind Anlagen mit geerdetem Mittelleiter.

d) Beleuchtungskörper müssen so aufgehängt werden, daß die Zuführungsdrähte durch Drehen des Körpers nicht verletzt werden können.

e) Zur Montierung von Beleuchtungskörpern ist gummiisolierter Draht (mindestens nach § 7 b) oder biegsame Leitungsschnur zu verwenden. Wenn der Draht außen geführt wird, muß er derart befestigt werden, daß sich seine Lage nicht verändern kann und eine Beschädigung der Isolierung durch die Befestigung ausgeschlossen ist.

f) Schnurpendel mit biegsamer Leitungsschnur sind nur dann zulässig, wenn das Gewicht der Lampe nebst Schirm von einer besondern Tragschnur getragen wird, welche mit der Litze verflochten sein kann. Sowohl an der

Aufhängestelle, als auch an der Fassung müssen die Leitungsdrähte länger sein als die Tragschnur, damit kein Zug auf die Verbindungsstelle ausgeübt wird.

Auch sonst dürfen Leitungen nicht zur Aufhängung benutzt werden, sondern müssen durch besondere Aufhängevorrichtungen, welche jederzeit kontrollierbar sind, entlastet sein.

Bogenlicht.

§ 16. a) Bogenlampen dürfen nicht ohne Vorrichtungen, welche ein Herausfallen glühender Kohlenteilchen verhindern, verwendet werden. Glocken ohne Aschenteller sind unzulässig.

b) Die Lampe ist von der Erde isoliert anzubringen.

c) Die Einführungsöffnungen für die Leitungen müssen so beschaffen sein, daß die Isolierhülle der letzteren nicht verletzt werden und Feuchtigkeit in das Innere der Laterne nicht eindringen kann.

d) Bei Verwendung der Zuleitungsdrähte als Aufhängevorrichtung dürfen die Verbindungsstellen der Drähte nicht durch Zug beansprucht und die Drähte nicht verdrillt werden.

e) Bogenlampen dürfen nicht in Räumen, in denen eine Explosion durch Entzündung von Gasen, Staub oder Fasern stattfinden kann, verwendet werden.

VI. Isolation der Anlage.

§ 17. a) Der Isolationswiderstand des ganzen Leitungsnetzes gegen Erde muß mindestens $\frac{1\,000\,000}{n}$ Ohm betragen. Außerdem muß für jede Hauptabzweigung die Isolation mindestes

$$10\,000 + \frac{1\,000\,000}{n} \text{ Ohm}$$

betragen.

In diesen Formeln ist unter n die Zahl der an die betreffende Leitung angeschlossenen Glühlampen zu verstehen, einschließlich eines Äquivalentes von 10 Glühlampen für jede Bogenlampe, jeden Elektromotor oder andern stromverbrauchenden Apparat.

b) Bei Messungen von Neuanlagen muß nicht nur die Isolation zwischen den Leitungen und der Erde, sondern auch die Isolation je zweier Leitungen verschiedenen Potentiales gegen einander gemessen werden; hierbei müssen alle Glühlampen, Bogenlampen, Motoren oder andere stromverbrauchenden Apparate von ihren Leitungen abgetrennt, dagegen alle vorhandenen Beleuchtungskörper angeschlossen, alle Sicherungen eingesetzt nnd alle Schalter geschlossen sein. Dabei müssen die Isolationswiderstände den obigen Formeln genügen.

c) Bei der Messung der Isolation sind folgende Bedingungen zu beachten: Bei Isolationsmessung durch Gleichstrom gegen Erde soll, wenn möglich, der negative Pol der Stromquelle an die zu messende Leitung gelegt werden, und die Messung soll erst erfolgen, nachdem die Leitung während einer Minute der Spannung ausgesetzt war. Alle Isolationsmessungen müssen mit der Be-

triebsspannung gemacht werden. Bei Mehrleiteranlagen ist unter Betriebsspannung die einfache Lampenspannung zu verstehen.

d) Anlagen, welche in feuchten Räumen, z. B. in Brauereien und Färbereien, installiert sind, brauchen der Vorschrift a dieses Paragraphen nicht zu genügen, müssen aber folgender Bedingung entsprechen:

Die Leitung muß ausschließlich mit feuer- und feuchtigkeitsbeständigem Verlegungsmateriale und so ausgeführt sein, daß eine Feuersgefahr infolge Stromableitung dauernd ganz ausgeschlossen ist.

VII. Pläne.

§ 18. Für jede Starkstromanlage soll bei Fertigstellung ein Plan oder ein Schaltungsschema hergestellt werden.

Der Plan soll enthalten:

a) Bezeichnung der Räume nach Lage und Verwendung. Besonders hervorzuheben sind feuchte Räume und solche, in welchen ätzende oder leicht entzündliche Stoffe oder explosible Gase vorkommen.

b) Lage, Querschnitt und Isolierungsart der Leitungen. Der Querschnitt wird, in Quadratmillimeter ausgedrückt, neben die Leitungslinien gesetzt. Die Isolierungsart wird durch die unten angeführten Buchstaben bezeichnet.

c) Art der Verlegung (Isolierglocken, Rollen, Ringe, Rohre u. s. w.); hierfür sind ebenfalls nachstehend Bezeichnungen angegeben.

d) Lage der Apparate und Sicherungen.

e) Lage und Art der Lampen, Elektromotoren und sonstigen Stromverbraucher.

Für alle diese Pläne sind folgende Bezeichnungen anzuwenden:

X = Feste Glühlampe.

~X = Bewegliche Glühlampe.

⊗ 5 = Fester Lampenträger mit Lampenzahl (5).

~⊗ 3 = Beweglicher Lampenträger mit Lampenzahl (3).

Obige Zeichen gelten für Glühlampen jeder Kerzenstärke, sowie für Fassungen mit und ohne Hahn.

◎ 6 = Bogenlampe mit Angabe der Stromstärke (6) in Ampere.

○ 10 = Dynamomaschine bezw. Elektromotor jeder Stromart mit Angabe der höchsten zulässigen Beanspruchung in Kilowatt.

–|‖|‖|– = Akkumulatoren.

)– = Wandfassung, Anschlußdose.

⌀ 6, ⌀ 6, ⌀ 6 = Einpoliger bez. zweipoliger bez. dreipoliger Ausschalter mit Angabe der höchsten zulässigen Stromstärke (6) in Ampere.

∅ 3 = Umschalter, desgl.

= Sicherung (an der Abzweigstelle).

10 = Widerstand, Heizapparate und dergl. mit Angabe der höchsten zulässigen Stromstärke (10) in Ampere.

10 = Desgl., beweglich angeschlossen.

7,5 = Transformator mit Angabe der Leistung in Kilowatt (7,5).

= Drosselspule.

= Blitzschutzvorrichtung.

= Zweileiter- bezw. Dreileiter- oder Drehstromzähler mit Angabe des Meßbereichs in Kilowatt (5 bez. 20).

= Zweileiterschalttafel.

= Dreileiterschalttafel oder Schalttafel für mehrphasigen Wechselstrom.

= Einzelleitung.

= Hin- und Rückleitung.

= Dreileiter- oder Drehstromleitung.

= Fest verlegte biegsame Mehrfachleitung jeder Art.

= nach oben } führende Steigleitung.

= nach unten } führende Steigleitung.

B = Blanker Kupferdraht.

BE = Blanker Eisendraht.

U = Leitung nach § 7a.

J = " " § 7b.

G = " " § 7c.

L = " " § 8a—e.

KB = Kabel " § 7d.

KA = " " § 7e.

KE = " " § 7f.

(g) = Verlegung auf Isolierglocken nach § 10a.

(r) = " " Rollen oder Ringen nach § 10b.

(k) = " " Klemmen nach § 10c.

(o) = " in Rohren nach § 10e.

Das Schaltungsschema soll enthalten: Querschnitte der Hauptleitungen und Abzweigungen von den Schalttafeln mit Angabe der Belastung in Ampere.

Die Vorschriften dieses Paragraphen gelten auch für alle Abänderungen und Erweiterungen.

Der Plan und das Schaltungsschema sind von dem Besitzer der Anlage aufzubewahren.

VIII. Schlußbestimmungen.

§ 19. Der Verband deutscher Elektrotechniker behält sich vor, diese Vorschriften den Fortschritten und Bedürfnissen der Technik entsprechend abzuändern.

§ 20. Die vorstehenden Vorschriften sowie Anhang A hierzu sind von der Kommission des Verbandes deutscher Elektrotechniker einstimmig angenommen worden und haben daher in Gemäßheit des Beschlusses der Jahresversammlung des Verbandes vom 3. Juni 1898 als Verbandsvorschriften zu gelten.

Anhang A zur Abt. I der Sicherheitsvorschriften.

Für diejenigen Teile von industriellen und gewerblichen Betrieben, in denen erfahrungsgemäß die dauernde Erhaltung normaler Isolation erschwert und der Widerstand des Körpers der darin beschäftigten Personen erheblich vermindert wird, gelten die folgenden Zusatzbestimmungen:

1. An geeigneten Stellen sind Tafeln anzubringen, welche in deutlich erkennbarer Schrift vor der Berührung der elektrischen Leitungen warnen.

2. Die Gestelle von Dynamomaschinen und Motoren müssen entweder isoliert und mit einem isolierenden Bedienungsgange umgeben oder dauernd geerdet sein.

3. Die Gehäuse von Transformatoren sind zu erden.

4. Akkumulatorbatterien müssen mit einem isolierenden Bedienungsgange umgeben und ihre Anordnung muß derart getroffen sein, daß bei der Bedienung eine gleichzeitige Berührung von Punkten, zwischen denen eine Spannung von mehr als 100 Volt besteht, nicht möglich ist.

5. Schalttafeln müssen von Erde isoliert und mit isolierendem Bedienungsgange umgeben sein, oder es müssen sämtliche Teile, welche unter Spannung stehen, auf der Bedienungsseite durch Gehäuse vor Berührung geschützt sein.

6. Schalter an Verbrauchsstellen müssen mit Schutzgehäusen versehen sein.

7. Schutzgehäuse jeder Art müssen entweder aus Isoliermaterial hergestellt oder geerdet sein, dasselbe gilt von den aus den Schutzkästen hervorragenden Teilen (Griffen u. s. w.) derselben.

8. Jeder Verbrauchsstromkreis muß innerhalb der von ihm versorgten Räumlichkeiten ausschaltbar sein. Die Ausschalter müssen leicht erreichbar an durch Betriebsordnung frei zu haltenden Stellen angebracht sein.

Das Fabrikpersonal ist in geeigneter Weise über Zweck und Handhabung dieser Ausschalter zu belehren.

9. Die äußere Metallumhüllung von Leitungen, der äußere Bleimantel oder die Armierung von Kabeln, Schutzdrähte, Schutznetze, metallische Schutzverkleidungen und Schutzkästen von Teilen, die unter Spannung stehen, müssen geerdet sein.

10. Die Verwendung von Leitungen mit einer Isolierung nach § 7 a, sowie von fest verlegter Leitungsschnur ist verboten.

11. Freileitungen müssen aus blanken Drähten von wenigstens 10 □mm Querschnitt bestehen.

Wo Freileitungen in die Nähe von Apparaten kommen, sind sie im Handbereiche vor zufälliger Berührung zu schützen.

Die Freileitungen müssen mindestens 6 m von der Erdoberfläche entfernt sein.

Freileitungen in der Nähe von Gebäuden sind so anzubringen, daß sie von den Gebäuden aus ohne besondere Hilfsmittel nicht zugänglich sind.

12. Leitungen in und an Gebäuden müssen, soweit sie im Fabrikbetriebe der Berührung zugänglich sind, durch eine Verkleidung geschützt sein. Bei armierten Bleikabeln und metallumhüllten Leitungen kann die Schutzverkleidung wegfallen.

13. Lampen, die ohne besondere Hilfsmittel zugänglich sind, müssen eine geerdete Schutzumhüllung haben. Hahnfassungen aus Metall sind verboten.

Bei transportablen Lampen muß die Leitungsschnur mit einem Gummischlauche oder geerdetem Metall umgeben sein.

14. Lampenträger jeder Art müssen, sofern sie aus Metall sind, gegen Berührung geschützt oder geerdet sein.

15. Bogenlampen sind isoliert in die Laternen (Gehänge, Armaturen) einzusetzen; letztere sowohl wie die Aufzugsvorrichtungen sind zu erden.

16. Die Anlage ist, soweit sie unter diese Zusatzbestimmung fällt, monatlich einmal auf brauchbaren Zustand, insbesondere auf Isolation zu prüfen. Über den Befund ist Buch zu führen.

17. Installationsarbeiten dürfen während des Betriebes nur von besonders geschultem Personale ausgeführt werden. Ein Einzelner ohne Begleitung darf niemals derartige Arbeiten vornehmen.

18. An passenden Stellen sind Vorschriften über die Behandlung von Personen, die durch den elektrischen Strom betäubt sind, anzubringen.

Anhang B.

Kupfernormalien des Verbandes Deutscher Elektrotechniker.

§ 1. Der specifische Widerstand des Leitungskupfers wird gegeben durch den in Ohm ausgedrückten Widerstand eines Stückes von 1 m Länge und 1 mm Querschnitt bei 15° C.

§ 2. Als Leitfähigkeit des Kupfers gilt der reciproke Wert des durch § 1 festgesetzten specifischen Widerstandes.

§ 3. Kupfer, dessen specifischer Widerstand größer ist als 0,0175, oder dessen Leitfähigkeit kleiner ist als 57, ist als Leitungskupfer nicht annehmbar.

§ 4. Als Normalkupfer von 100% Leitfähigkeit gilt ein Kupfer, dessen Leitfähigkeit 60 beträgt.

§ 5. Zur Umrechnung des specifischen Widerstandes oder der Leitfähigkeit von anderen Temperaturen auf 15° C. ist in allen Fällen, wo der Temperaturkoeffizient nicht besonders bestimmt wird, ein solcher von 0,4% für 1° C. anzunehmen.

---

2. Sicherheitsvorschriften für elektrische Mittelspannungsanlagen (250—1000 Volt).

Die Vorschriften dieser Abteilung gelten für elektrische Starkstromanlagen bez. Teile von solchen, bei denen die effektive Spannung zwischen irgend 2 Leitungen oder einer Leitung und Erde über 250 aber unter 1000 Volt beträgt, mit Ausnahme elektrischer Bahnanlagen.

Derartige Anlagen werden als Mittelspannungsanlagen bezeichnet.

Allgemeines.

§ 1. Bezeichnungen.

a) Isolation. Als isolierend im Sinne der folgenden Vorschriften gelten faserige oder poröse Isolierstoffe, die mit geeigneter Isoliermasse getränkt sind, ferner feste Isolierstoffe, die nicht hygroskopisch sind. Eine genügende Isolation bieten diese Stoffe dann, wenn sie in solcher Stärke verwendet werden, daß sie bei den im Betriebe vorkommenden Temperaturen von einer Spannung, die die Betriebsspannung um 1000 Volt übersteigt (Überspannung von 1000 Volt), nicht durchschlagen werden.

b) Erdung. Einen Gegenstand im besondern Sinne dieser Vorschriften erden, heißt, ihn mit der Erde derart leitend verbinden, daß er eine für unisoliert stehende Personen gefährliche Spannung nicht annehmen kann.

c) Freileitungen. Als Freileitungen gelten alle außerhalb von Gebäuden an Isolatoren befestigten oberirdischen Leitungen ohne metallische Umhüllung und ohne Schutzverkleidung.

d) Isolierte Leitungen. Als isolierte Leitungen gelten umhüllte Leitungen, die nach 24stündigem Liegen im Wasser eine Überspannung von 1000 Volt gegen das Wasser eine Stunde lang aushalten.

e) Feuersichere Gegenstände. Als feuersicher gilt ein Gegenstand, der nicht entzündet werden kann oder nach Entzündung nicht von selbst weiter brennt.

f) Betriebsräume. Als Betriebsräume gelten Räume für elektrische Maschinen, Akkumulatoren und Apparate, soweit sie nur instruiertem Personale zugänglich sind.

§ 2. Übertritt höherer Spannung.

Der Übertritt höherer Spannung in Stromkreise für niedrigere Spannung muß verhindert oder ungefährlich gemacht werden, z. B. durch erdende oder

kurzschließende oder abtrennende Sicherungen oder durch dauernde Erdung geeigneter Punkte.

§ 3. Erdung und Verbindung benachbarter Metallteile.

Alle leitenden, nicht stromführenden Gegenstände in der Nähe von Teilen, die unter Spannung stehen, müssen, soweit sie von einer Person unabsichtlich gleichzeitig berührt werden können, miteinander leitend verbunden sein; sie dürfen isoliert sein, wenn es unmöglich ist, daß eine und dieselbe Person unabsichtlich diese Gegenstände und zugleich einen nicht isolierten Gegenstand berührt, oder wenn sie selbst als spannungslos zu haltende Teile einer Isolationseinrichtung dienen. (Betreffend besondere Vorschriften für Generatoren und Motoren siehe § 5.)

Die äußere Metallumhüllung von Leitungen, der äußere Bleimantel oder die Armierung von Kabeln (mit Ausnahme von direkt in die Erde verlegten Kabeln), sowie metallische Schutzverkleidungen von Teilen, die unter Spannung stehen, müssen geerdet sein. Metallene Schutzdrähte und Schutznetze sind zu erden, wo eine gute Erdung erreichbar ist; ist dies nicht der Fall, so sind anderweitige, entsprechend wirkende Sicherheitsmittel anzuwenden.

§ 4. Vermeidung von Explosions- und Brandgefahr.

In Räumen, in denen betriebsmäßig explosible Gemische von Gasen, Staub oder Fasern vorkommen, dürfen Maschinen, mit Ausnahme derjenigen, die weder Bürsten noch Schleifkontakte haben, und Apparate, an denen betriebsmäßig Funken auftreten können, nur unter Verwendung von Schutzkästen, welche jede Feuersgefahr ausschließen, aufgestellt werden. In allen Fällen ist die Aufstellung derart auszuführen, daß etwa im Betriebe der elektrischen Einrichtungen auftretende Feuererscheinungen keine Entzündung brennbarer Stoffe hervorrufen können. Widerstände müssen so beschaffen sein, daß weder durch Erwärmung, noch durch Funkenbildung eine Entzündung der explosiblen Gemische hervorgerufen werden kann. Bogenlampenwiderstände und Bogenlampen, sowie nicht unter Luftabschluß brennende Glühlampen dürfen überhaupt nicht in solchen Räumen verwendet werden. Unter Luftabschluß brennende Glühlampen müssen dicht schließende Überglocken haben, die auch die Fassung einschließen.

§ 5. Generatoren, Motoren und Transformatoren.

Die Gestelle von Dynamomaschinen, Motoren und von zugänglich aufgestellten Transformatoren müssen entweder isoliert und mit einem isolierenden Bedienungsgange umgeben oder dauernd geerdet sein. Für Transformatoren, die in einem besondern Schutzverschlage stehen und nur besonders instruiertem Personale zugänglich sind, braucht diese Vorschrift nicht eingehalten zu werden.

§ 6. Akkumulatoren.

In Akkumulatorräumen darf keine andere als elektrische Glühlichtbeleuchtung verwendet werden. Solche Räume müssen dauernd gut ventiliert sein. Die einzelnen Zellen sind gegen das Gestell und letzteres ist gegen Erde durch Glas, Porzellan oder ähnliche nicht hygroskopische Unterlagen zu isolieren. Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um beim Auslaufen von Säure eine Gefährdung des Gebäudes zu vermeiden. Während der Ladung dürfen in diesen Räumen glühende oder brennende Gegenstände nicht geduldet werden.

Die Batterien müssen mit einem isolierenden Bedienungsgange umgeben und ihre Anordnung muß derart getroffen sein, daß bei der Bedienung eine zufällige gleichzeitige Berührung von Punkten, zwischen denen eine Spannung von mehr als 250 Volt herrscht, nicht erfolgen kann.

§ 7. Schalttafeln.

Bei Schalttafeln ist Holz nur als Konstruktionsmaterial, nicht aber als Isolation zulässig. Schalttafeln, bei denen der einzelne Apparat mehr als 3 Kilowatt oder die Hauptleitungen mehr als 10 Kilowatt führen, müssen aus feuersicherm Materiale hergestellt werden. Sicherungen, Schalter und alle Apparate, in denen betriebsmäßig Stromunterbrechung stattfindet, müssen derart angeordnet sein, daß etwa im Betriebe der elektrischen Einrichtungen auftretende Feuererscheinungen benachbarte brennbare Stoffe nicht entzünden können.

Schalttafeln müssen mit einem isolierenden Bedienungsgange umgeben sein und, soweit sie für nicht instruiertes Personal zugänglich sind, müssen sämtliche Teile, die unter Spannung gegen Erde stehen, auf der Bedienungsseite durch Gehäuse vor Berührung geschützt sein. Die gleiche Vorschrift gilt auch für die Rückseite der Schalttafeln, sofern dieselbe überhaupt begehbar ist. Bei Schalttafeln, die betriebsmäßig auf der Rückseite zugänglich sein müssen, darf die Entfernung zwischen ungeschützten stromführenden Teilen der Schalttafel und der gegenüberliegenden Wand nicht weniger als 1 m betragen. Sind auf der letztern ungeschützte stromführende Teile in erreichbarer Höhe vorhanden, so muß die horizontale Entfernung bis zu denselben 2 m betragen und der Zwischenraum durch Geländer geteilt sein. Im übrigen wird bezüglich der Ausrüstung der Schalttafeln auf die §§ 13a und d, 15, 16, 17 und 18 verwiesen.

Leitungen.

§ 8. Querschnitt der Leitungen.

Die höchste zulässige Betriebsstromstärke für isolierte Leitungen und oberirdisch verlegte Kabel aus Kupfer, das den Normalien des Verbandes deutscher Elektrotechniker entspricht, ist nach folgender Tabelle zu bemessen.

Querschnitt in □mm	Betriebsstromstärke in Ampere	Querschnitt in □mm	Betriebsstromstärke in Ampere
0,75	2	35	80
1	4	50	100
1,5	6	70	130
2,5	10	95	165
4	15	120	200
6	20	150	235
10	30	185	275
16	40	240	330
25	60		

Blanke Kupferleitungen bis zu 50 □mm Querschnitt unterliegen den Vorschriften der vorstehenden Tabelle; blanke Kupferleitungen über 50 □mm können mit 2 Ampere für den □mm belastet werden. Auf Freileitungen und unterirdisch verlegte Kabel finden die vorstehenden Zahlenbestimmungen keine Anwendung.

Bei Verwendung von Drähten aus anderen Metallen müssen die Querschnitte entsprechend größer gewählt werden.

Der geringste zulässige Querschnitt für isolierte Kupferleitungen ist 1 □mm, an und in Beleuchtungskörpern ³/₄ □mm.

Der geringste zulässige Querschnitt von blanken Leitungen in Gebäuden ist 4 □mm; derjenige von Freileitungen aus Kupfer oder anderen Metallen von mindestens gleich großer Bruchfestigkeit ist 10 □mm.

§ 9. Freileitungen.

a) Freileitungen müssen für Spannungen über 500 Volt aus blanken Drähten bestehen. Bei geringeren Spannungen sind wetterbeständig isolierte Drähte zulässig. Freileitungen dürfen nur auf Isolierglocken verlegt werden.

b) Blanke Freileitungen müssen mindestens 5 m, bei Wegübergängen mindestens 6 m von der Erdoberfläche entfernt sein.

c) Freileitungen in der Nähe von Gebäuden, Brücken u. dergl. sind so anzubringen, daß sie ohne besondere Hilfsmittel nicht zugänglich sind.

d) Spannweite und Durchhang müssen derart bemessen werden, daß Gestänge aus Holz mit 10facher und aus Eisen mit 5facher Sicherheit und Leitungen bei — 20° C mit 5facher Sicherheit (bei Leitungen aus hartgezogenem Metall mit 3facher Sicherheit) beansprucht sind. Dabei ist der Winddruck mit 125 kg für 1 □m senkrecht getroffener Fläche in Rechnung zu bringen.

e) Den örtlichen Verhältnissen entsprechend sind Freileitungen durch Blitzschutzvorrichtungen zu sichern, die auch bei wiederholten Blitzschlägen wirksam bleiben. Es ist dabei auf eine gute Erdleitung Bedacht zu nehmen, die unter möglichster Vermeidung von Krümmungen auszuführen ist. Fahrschienen können als Erdleitung benutzt werden.

f) Bezüglich der Sicherung vorhandener Telephon- und Telegraphenleitungen gegen Freileitungen wird auf § 12 des Telegraphengesetzes vom 6. April 1892 verwiesen. (Vergl. oben § 8.)

§ 10. Blanke Leitungen in Gebäuden.

Blanke Leitungen sind in Betriebsräumen, als Kontaktleitungen auch in solchen Räumen, wo sie nur besonders instruiertem Personale zugänglich sind, ferner allgemein in feuersicheren Räumen ohne brennbaren Inhalt, soweit sie vor Beschädigungen und zufälliger Berührung geschützt sind, gestattet. Ausnahmsweise sind in nicht feuersicheren Räumen, in denen ätzende Dünste auftreten, blanke Leitungen zulässig, wenn sie durch einen geeigneten Überzug gegen chemische Beschädigung geschützt sind.

Blanke Leitungen sind nur auf Isolierglocken oder gleichwertigen Vorrichtungen zu verlegen und müssen, soweit sie nicht unausschaltbare Parallelzweige sind, bei Spannweiten von mehr als 6 m mindestens 30 cm, bei Spannweiten von 4—6 m mindestens 20 cm und bei kleineren Spannweiten mindestens 15 cm voneinander, in allen Fällen aber mindestens 10 cm von der Wand bez. von Gebäudeteilen entfernt sein. Bei Verbindungsleitungen zwischen Akkumulatoren, Maschinen und Schalttafeln sind auch andere Isolierstücke und kleinere Abstände zulässig.

Betriebsmäßig geerdete blanke Leitungen fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Paragraphen, müssen aber gegen mechanische und chemische Beschädigungen geschützt sein.

§ 11. Isolierte Leitungen.

a) Isolierte Leitungen (Bezeichnung G) dürfen, soweit ätzende Dämpfe nicht zu befürchten sind, verwendet werden, wenn sie eine Gummiisolierung in Form einer ununterbrochenen nahtlosen und vollkommen wasserdichten Hülle besitzen. Die Gummiisolierung muß durch eine Umhüllung aus faserigem Materiale noch besonders geschützt sein.

b) Mehrfachleitungen sind in Innenräumen zulässig, wenn jeder Leiter nach § 11 a isoliert ist. Es ist hierbei statthaft, die isolierten Leitungen anstatt einzeln auch durch eine gemeinsame Umhüllung aus faserigem Materiale zu schützen. Verdrillte biegsame Mehrfachleitungen dürfen nicht fest verlegt werden.

c) Biegsame Leitungen zum Anschlusse beweglicher Lampen und Apparate müssen mit einem Gummischlauche oder geerdetem Metall umgeben sein. Für hinter einander geschaltete Lampen sowie als Ausschalterleitungen sind verdrillte Mehrfachleitungen nur in Betriebsräumen gestattet.

d) Wenn vulkanisierte Gummiisolierung verwendet wird, muß der Leiter verzinnt sein.

§ 12. Bleikabel.

a) Blanke Bleikabel (Bezeichnung KB), bestehend aus einer oder mehreren Kupferseelen, starken Isolierschichten und einem nahtlosen, einfachen, oder einem

mehrfachen Bleimantel, müssen gegen mechanische Beschädigung geschützt sein und dürfen nicht unmittelbar mit Stoffen, die das Blei angreifen, in Berührung kommen.

b) Asphaltierte Bleikabel (Bezeichnung KA) dürfen nur da verlegt werden, wo sie gegen mechanische Beschädigung geschützt sind.

c) Asphaltierte armierte Bleikabel (Bezeichnung KE) bedürfen eines besondern mechanischen Schutzes nicht.

d) Bleikabel jeder Art dürfen nur mit Endverschlüssen, Abzweigmuffen oder gleichwertigen Vorkehrungen, die das Eindringen von Feuchtigkeit wirksam verhindern und gleichzeitig einen guten elektrischen Anschluß vermitteln, verwendet werden.

An den Befestigungsstellen ist darauf zu achten, daß der Bleimantel nicht eingedrückt oder verletzt wird; Rohrhaken sind daher nur bei armierten Kabeln als Befestigungsmittel zulässig.

Blanke Bleikabel, deren Kupferseele weniger als 6 □mm Querschnitt hat, sind nur dann zulässig, wenn ihre Isolierung aus vulkanisiertem Gummi oder gleichwertigem Stoffe besteht.

e) Bei eisenarmierten Kabeln für Ein- oder Mehrphasenstrom müssen sämtliche zu einem Stromkreise gehörigen Leitungen in demselben Kabel enthalten sein.

§ 13. Leitungsverlegung.

a) Alle Leitungen und Apparate müssen auch nach der Verlegung in ihrer ganzen Ausdehnung in solcher Weise zugänglich sein, daß sie jederzeit geprüft und ausgewechselt werden können. Unterirdisch verlegte Leitungen unterliegen dieser Vorschrift nicht.

b) Leitungsdrähte dürfen nur durch Verlöten, Verschrauben oder auf eine andere gleichwertige Verbindungsart miteinander und mit Apparaten verbunden werden. Drähte durch einfaches Umeinanderschlingen der Drahtenden zu verbinden, ist unzulässig.

Zur Herstellung von Lötstellen dürfen Lötmittel, die das Metall angreifen, nicht verwendet werden. Die fertige Verbindungsstelle ist entsprechend der Art der betreffenden Leitungen sorgfältig zu isolieren.

Die Anschluß- und Abzweigungsstellen von freigespannten Leitungen müssen von Zug entlastet sein.

Die Verbindung der Leitungen mit den Apparaten ist mittelst Klemmschrauben auszuführen.

Drahtseile bis zu 6 □mm und Drähte bis zu 25 □mm Kupferquerschnitt können mit angebogenen Ösen an die Apparate befestigt werden. Drahtseile über 6 □mm sowie Drähte über 25 □mm Kupferquerschnitt müssen mit Kabelschuhen oder einem gleichwertigen Verbindungsmittel versehen werden. Drahtseile von geringerm Querschnitte müssen, wenn sie nicht gleichfalls Kabelschuhe erhalten, an den Enden verlötet werden.

c) Kreuzungen von Leitungen mit anderen Leitungen und mit sonstigen Metallteilen sind so auszuführen, daß gegenseitige Berührung ausgeschlossen ist.

Bei Einrichtungen, bei denen ein Zusammenlegen von Leitungen unvermeidlich ist (in Rohren verlegte Leitungen, Reguliervorrichtungen), dürfen isolierte Leitungen so verlegt werden, daß sie sich berühren, wenn Vorsorge gegen Durchscheuern der Isolation getroffen ist.

d) Wand und Deckendurchgänge sind entweder der in dem betreffenden Raume gewählten Verlegungsart entsprechend auszuführen, oder es sind haltbare Rohre (Holz ausgeschlossen), die ein bequemes Durchziehen der Leitungen gestatten, zu verwenden. In diesem Falle ist für jede einzeln verlegte Leitung, sowie für jede Mehrfachleitung je ein Rohr zu verwenden und die Rohre sind so zu verlegen, daß sich Wasser nicht ansammeln kann. Die Rohre müssen über Decken- und Wandflächen mindestens 1 cm und über Fußböden mindestens 10 cm vorstehen und sind gegen mechanische Beschädigung zu schützen. In feuchten Räumen sind Rohre von genügender Isolierfähigkeit und mechanischer Festigkeit, deren Enden nach Art der Isolierglocken ausgebildet sind, zu verwenden, oder die Leitungen sind frei durch genügend weite Kanäle zu führen.

Bei Wanddurchgängen ins Freie sind Einführungsstücke von feuersicherm Isolierstoffe mit abwärts gekrümmtem, nach Art der Isolierglocken ausgebildetem Ende zu verwenden, oder die Leitungen sind frei durch genügend weite Kanäle zu führen.

Bei Durchführungen der Leitungen durch hölzerne Wände und hölzerne Schalttafeln müssen die Öffnungen mit isolierenden und feuersicheren Tüllen ausgefüttert sein.

Betriebsmäßig geerdete Leitungen fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Absatzes, sind aber gegen die Einflüsse der Mauerfeuchtigkeit zu schützen.

e) Soweit festverlegte Leitungen der Berührung zugänglich oder der mechanischen Beschädigung ausgesetzt sind, müssen sie durch Verkleidungen geschützt werden, die so hergestellt sein sollen, daß die Luft frei hinzutreten kann. Rohre gelten als Schutzverkleidung.

Armierte Bleikabel und metallumhüllte Leitungen, sowie sämtliche Leitungen in Betriebsräumen unterliegen dieser Vorschrift nicht.

§ 14. Isolierung und Befestigung der Leitungen.

Für die Befestigungsmittel und die Verlegung aller Arten von Leitungen gelten folgende Bestimmungen:

a) Isolierglocken dürfen im Freien nur in aufrechter Stellung, in gedeckten Räumen nur in solcher Lage befestigt werden, daß sich keine Feuchtigkeit in der Glocke ansammeln kann.

b) Rollen, Ringe und Klemmen müssen aus Porzellan oder Glas hergestellt und so geformt und angebracht sein, daß die Leitungen in einem lichten Abstande von wenigstens 1 cm von der Wand gehalten werden.

Bei Führung längs der Wand soll auf je 80 cm mindestens eine Befestigungsstelle kommen.

Bei Führung an den Decken kann die Entfernung im Anschlusse an die Deckenkonstruktion ausnahmsweise größer sein.

c) Mehrfachleitungen dürfen nicht so befestigt werden, daß ihre Einzelleiter auf einander gepreßt sind; metallene Bindedrähte sind hierbei nicht zulässig.

d) Rohre können zur Verlegung isolierter Leitungen unter Putz, in und auf Wänden, Decken und Fußböden verwendet werden, sofern sie Leitungen dauernd gegen die Wirkungen der Feuchtigkeit schützen. Sie können aus Metall oder Isoliermaterial oder aus Metall mit isolierender Auskleidung bestehen. Es ist gestattet, Hin- und Rückleitung in dasselbe Rohr zu verlegen; jedoch dürfen nur solche Leitungen gleicher Polarität in einem gemeinsamen Rohre verlegt werden, die mit einer § 16e entsprechenden Sicherung versehen sind; mehr als drei Leiter in demselben Rohre sind nicht zulässig. Bei Verwendung eiserner Rohre für Ein- oder Mehrphasenstromleitungen müssen dagegen sämtliche zu einem Stromkreise gehörigen Leitungen in demselben Rohre verlegt werden. Die lichte Weite der Rohre, die Zahl und der Radius der Krümmungen, sowie die Zahl der Dosen müssen so gewählt werden, daß man die Leitungen jederzeit leicht einziehen und entfernen kann. Die Leitungen dürfen erst nach Verlegung der Rohre eingezogen werden.

Die Rohre sind so herzurichten, daß die Isolierung der Leitungen durch vorstehende Teile und scharfe Kanten nicht verletzt werden kann; die Stoßstellen müssen bei Metallrohren zum Zwecke der Erdung elektrisch leitend verbunden sein. Die Rohre sind so zu verlegen, daß sich an keiner Stelle Wasser ansammeln kann.

Drahtverbindungen dürfen nicht innerhalb der Rohre, sondern nur in Verbindungsdosen ausgeführt werden, die jederzeit leicht geöffnet werden können.

Sofern Metallrohre als geerdete Leitungen dienen, unterliegen sie den allgemeinen Vorschriften über geerdete Leitungen, insbesondere den §§ 8 und 13a.

e) Holzleisten sind zur Verlegung von Leitungen nicht gestattet. Krampen sind nur zur Befestigung von betriebsmäßig geerdeten blanken Leitungen in trockenen Räumen zulässig.

Apparate.

§ 15. Allgemeines.

Die stromführenden Teile sämtlicher Apparate müssen auf feuersicheren, auch in feuchten Räumen ausreichend isolierenden Unterlagen montiert und von Schutzkästen derart umgeben sein, daß sie sowohl vor Berührung geschützt, als auch von brennbaren Gegenständen feuersicher getrennt sind.

Apparate auf Schalttafeln, soweit sie nur instruiertem Personale zugänglich sind, sowie Apparate, die im Freien in unzugänglicher Lage angebracht sind, können Schutzkästen entbehren.

Die stromführenden Teile sämtlicher Apparate müssen gegen die Erde ebenso sorgfältig isoliert sein, wie die in den betreffenden Räumen verlegten

Leitungen. Bei Einführung von Leitungen muß der für die Leitungen vorgeschriebene Abstand von der Wand gewahrt bleiben.

Die Kontakte sind derart zu bemessen, daß durch den stärksten vorkommenden Betriebsstrom keine Erwärmung von mehr als 50° C über Lufttemperatur eintreten kann.

§ 16. Sicherungen.

a) Nicht ausschaltbare Sicherungen müssen derart konstruiert oder angeordnet sein, daß sie auch unter Spannung gefahrlos gehandhabt werden können; sie dürfen unter Spannung nur von instruiertem Personale gehandhabt werden.

b) Die neutralen oder Nullleitungen bei Mehrleiter- oder Mehrphasensystemen, sowie alle betriebsmäßig geordneten blanken Leitungen dürfen keine Sicherungen enthalten: dagegen sind alle übrigen Leitungen, die von der Schalttafel nach den Verbrauchsstellen führen, durch Abschmelzsicherungen oder andere selbstthätige Stromunterbrecher zu schützen.

c) Für Anlagen in Innenräumen sind Sicherungen (mit Ausnahme des unter e angeführten Falles) an allen Stellen anzubringen, wo sich der Querschnitt der Leitungen in der Richtung nach der Verbrauchsstelle hin vermindert.

Bei Abzweigungen kann das Anschlußleitungsstück von der Hauptleitung zur Sicherung, wenn seine einfache Länge nicht mehr als 1 m beträgt, von geringerm Querschnitte sein als die Hauptleitung; es ist aber in diesem Falle von entzündlichen Gegenständen feuersicher zu trennen und darf nicht aus Mehrfachleitungen hergestellt sein. Bei größeren Längen ist das Anschlußleitungsstück bis zur Sicherung von gleichem Querschnitte zu wählen wie die Hauptleitung.

d) Biegsame Leitungen zum Anschlusse von beweglichen Lampen, Motoren und Apparaten sind stets mittels lösbaren Kontaktes und Sicherung in jedem Pole abzuzweigen.

e) Die Stärke der zu verwendenden Sicherung richtet sich nach dem Querschnitte der zu schützenden Leitung in der Weise, daß die Normalstromstärke der Sicherung entweder gleich der höchsten nach § 8 zulässigen Betriebsstromstärke der Leitung oder schwächer zu wählen ist.

Mehrere Verteilungsleitungen können eine gemeinsame Sicherung von höchstens 6 A Normalstromstärke erhalten. Querschnittsverminderungen oder Abzweigungen jenseits dieser Sicherung brauchen in diesem Falle nicht weiter gesichert zu werden.

f) Die Abschmelzstromstärke der Sicherung soll das Doppelte ihrer Normalstromstärke sein. Sicherungen bis einschließlich 50 A Normalstromstärke müssen mindestens die 1¼fache Normalstromstärke dauernd tragen können; vom kalten Zustande aus plötzlich mit der doppelten Normalstromstärke belastet, müssen sie in längstens 2 Minuten abschmelzen.

g) Die Sicherungen müssen derart konstruiert sein, daß beim Abschmelzen, auch bei Kurzschluß, in der gesicherten Leitung kein dauernder Lichtbogen entstehen kann.

In Innenräumen muß bei Sicherungen von 2 bis 20 A Normalstromstärke durch die Konstruktion eine irrtümliche Verwendung zu starker Einsätze ausgeschlossen sein.

Bei Sicherungen dürfen weiche plastische Metalle und Legierungen nicht unmittelbar den Kontakt vermitteln, sondern es müssen die Schmelzdrähte oder Schmelzstreifen in Kontaktstücke aus Kupfer oder gleichgeeignetem Metall eingelötet sein.

h) Die Maximalspannung und die Normalstromstärke sind auf dem auswechselbaren Einsatze der Sicherung zu verzeichnen.

i) Sicherungen sind möglichst zu centralisieren und in handlicher Höhe anzubringen; sie müssen derart konstruiert und angebracht sein, daß sie gefahrlos funktionieren.

k) In Räumen, in denen betriebsmäßig explosible Gemische von Gasen, Staub oder Fasern vorkommen, dürfen Sicherungen nur in luftdichten und explosionssicheren Schutzkästen angebracht werden.

§ 17. Aus- und Umschalter.

a) Stromerzeuger, Motoren sowie selbständig gesicherte Lampengruppen und andere Stromverbraucher müssen derart ausschaltbar sein, daß nach Ausschalten kein Teil hinter den Schaltern unter Spannung steht; in Hausinstallationen müssen die Ausschalter derart sein, daß diese Ausschaltung durch Einen Handgriff erfolgt. Nulleiter und betriebsmäßig geerdete Leitungen dürfen entweder gar nicht oder nur nach oder gleichzeitig mit den zugehörigen Außenleitern ausschaltbar sein.

b) Die Schalter müssen so konstruiert sein, daß sie nur in geschlossener oder offener Stellung, nicht aber in einer Zwischenstellung verbleiben können,

Hebelschalter für Ströme über 30 A und alle Hebelschalter in Betriebsräumen sind von dieser Vorschrift ausgenommen.

Die Wirkungsweise aller Schalter muß derart sein, daß sich kein dauernder Lichtbogen bilden kann.

c) Die normale Betriebsstromstärke und Spannung, für die ein Schalter gebaut ist, sind auf demselben zu vermerken.

d) Ausschalter müssen erkennen lassen, ob der Stromkreis geschlossen oder offen ist.

e) Metallkontakte sollen Schleifkontakte sein.

f) In Räumen, in denen betriebsmäßig explosible Gemische von Gasen, Staub oder Fasern vorkommen, ist die Aufstellung von Ausschaltern und Umschaltern nur in Schutzkästen, die jede Feuersgefahr ausschließen, zulässig.

g) Schalter müssen mit Schutzgehäusen aus Isolierstoff oder geerdetem Metall versehen sein, desgleichen müssen ihre aus den Schutzgehäusen hervorragenden Teile, wie Griffe und dergl., aus Isoliermaterial bestehen oder geerdetes Metall enthalten (Ausnahme vergl. § 15 Abs. 2).

§ 18. Widerstände.

Widerstands- und Heizapparate, bei denen eine Erwärmung um mehr als 50° C eintreten kann, sind derart anzuordnen, daß eine Berührung zwischen den wärmeentwickelnden Teilen und entzündlichen Stoffen, sowie eine feuergefährliche Erwärmung der letzteren nicht vorkommen kann.

Widerstandsapparate dürfen nur auf feuersicherer Unterlage, und zwar freistehend oder an feuersicheren Gebäudeteilen angebracht werden. Für Räume, in denen betriebsmäßig explosible Gemische von Staub, Fasern oder Gasen vorhanden sind, vergl. die Bestimmungen des § 4.

Lampen und Zubehör.

§ 19. Allgemeines.

a) Die unter Spannung stehenden Teile von Lampen und Zubehör müssen, soweit sie ohne besondere Hilfsmittel erreichbar sind, durch eine Umhüllung aus Isoliermaterial oder geerbetem Metall geschützt sein.

b) Um während der Bedienung der Lampen alle Teile derselben spannungslos zu machen, sind mindestens für jede selbständig gesicherte Lampengruppe in allen unter Spannung stehenden Leitungen Ausschalter anzubringen.

c) Bei Reihenschaltung von Lampen außerhalb von Betriebsräumen muß jede Lampe mit einer Vorrichtung versehen sein, welche bei Stromunterbrechung in der Lampe selbstthätig Kurzschluß oder Nebenschluß herstellt.

§ 20. Lampenträger.

a) Metallene Lampenträger jeder Art müssen entweder gegen Berührung geschützt oder geerbet sein.

b) Beleuchtungskörper müssen so angebracht werden, daß die Zuführungsdrähte durch Drehen des Körpers nicht verletzt werden können.

c) An und in Beleuchtungskörpern ist isolierter Draht oder Mehrfachleitung (G; § 11) verwendbar. Wenn der Draht an der Außenseite des Beleuchtungskörpers geführt ist, muß er derart befestigt sein, daß er seine Lage nicht verändern kann, und daß eine Beschädigung der Isolierung durch die Befestigung ausgeschlossen ist.

§ 21. Glühlampen.

a) In Räumen, in denen betriebsmäßig explosible Gemische von Gasen, Staub oder Fasern vorkommen, dürfen nur unter Luftabschluß brennende Glühlampen mit dichtschließenden Überglocken, die auch die Fassungen einschließen, verwendet werden.

Glühlampen, die mit entzündlichen Stoffen in Berührung kommen können, müssen mit Schalen, Glocken oder Drahtgittern versehen sein, durch die die Berührung der Lampen mit entzündlichen Stoffen verhindert wird.

b) Die stromführenden Teile der Fassungen müssen auf feuersicherer Unterlage montiert und durch feuersichere Umhüllung, die jedoch nicht unter

Spannung gegen Erde stehen darf, vor Berührung geschützt sein. Stoffe, die in der Wärme entzündlich sind oder Formveränderungen erleiden, sind als Bestandteile im Innern der Fassungen ausgeschlossen.

c) Ausschalter an Fassungen sind verboten.

d) Die unter Spannung stehenden Teile der Glühlampen müssen vor Berührung geschützt sein.

e) Schnurpendel aus biegsamer Mehrfachleitung sind nur dann zulässig, wenn das Gewicht der Lampe nebst Schirm von einer besondern Tragschnur getragen wird, die mit der Litze verflochten sein kann. Sowohl an der Aufhängestelle, als auch an der Fassung müssen die Leitungsdrähte länger sein als die Drahtschnur, damit kein Zug auf die Leitungsdrähte ausgeübt wird.

§ 22. Bogenlampen.

a) In Räumen, in denen betriebsmäßig explosible Gemische von Gasen, Staub oder Fasern vorkommen, dürfen Bogenlampen nicht verwendet werden.

b) Bogenlampen dürfen ohne Vorrichtungen, die ein Herausfallen glühender Kohlenteilchen verhindern, nicht verwendet werden.

c) Bogenlampen sind isoliert in die Laterne (Gehänge, Armaturen) einzusetzen. Die Aufhängevorrichtung ist in allen Fällen zu erden. Die Laterne ist zu erden, wenn sie der Berührung zugänglich ist, während die Lampe unter Spannung steht.

d) Die Einführungsöffnungen für die Leitungen müssen so beschaffen sein, daß die Isolierhülle der letzteren nicht verletzt werden und Feuchtigkeit in das Innere der Laterne nicht eindringen kann.

e) Soweit die Zuleitungsdrähte der Berührung zugänglich sind, während die Lampe unter Spannung steht, müssen sie isoliert und mit einer geerdeten Metallumhüllung versehen sein.

f) Bei der Verwendung der Zuleitungsdrähte als Aufhängevorrichtung dürfen die Anschlußstellen der Drähte nicht durch Zug beansprucht und die Drähte nicht verdrillt werden.

Isolation der Anlagen.

§ 23. Überwachung.

Vor Inbetriebsetzung einer Anlage ist durch Isolationsprüfung mit mindestens 100 Volt Spannung festzustellen, ob Isolationsfehler vorhanden sind. Das Gleiche gilt von jeder Erweiterung der Anlage.

Für Centralen sind nach Möglichkeit Vorrichtungen vorzusehen, durch welche man sich über den Isolationszustand der Anlage dauernd unterrichtet hält. Über das Ergebnis ist Buch zu führen.

Zur dauernden Erhaltung des vorgeschriebenen Zustandes der Gestänge, der Leitungen, der Sicherheitsvorrichtungen und der Erdung mit ihren Kontakten muß eine Überwachung in der Weise stattfinden, daß jährlich mindestens

einmal eine eingehende Revision und außerdem vierteljährlich mindestens einmal eine Begehung sämtlicher oberirdischen Fernleitungen stattfindet. Über den Befund ist Buch zu führen.

§ 24. Isolationswert.

a) Der Isolationswiderstand muß für die in Innenräumen isoliert verlegten Teile des Leitungsnetzes mindestens $\frac{3\,000\,000}{n}$ Ohm betragen. Außerdem muß für jede Hauptabzweigung die Isolation mindestens

$$10\,000 + \frac{3\,000\,000}{n} \text{ Ohm}$$

betragen.

In diesen Formeln ist unter n die Zahl der an die betreffende Leitung angeschlossenen Glühlampen zu verstehen, einschließlich eines Äquivalentes von 10 Glühlampen für jede Bogenlampe, jeden Elektromotor oder andern stromverbrauchenden Apparat.

b) Der Isolationswiderstand von Freileitungen muß bei Regenwetter mindestens 100 000 Ohm für das Kilometer einfacher Länge betragen.

§ 25. Messungen.

a) Bei Messungen von Neuanlagen muß nicht nur die Isolation zwischen den Leitungen und der Erde, sondern auch die Isolation je zweier Leitungen verschiedenen Potentiales gegen einander gemessen werden; hierbei müssen alle Glühlampen, Bogenlampen, Motoren oder andere stromverbrauchenden Apparate von ihren Leitungen abgetrennt, dagegen alle vorhandenen Beleuchtungskörper angeschlossen, alle Sicherungen eingesetzt und alle Schalter geschlossen sein. Reihenstromkreise dürfen jedoch nur an einer einzigen Stelle geöffnet werden, die möglichst nahe der Mitte zu wählen ist. Dabei müssen die Isolationswiderstände den Formeln des § 24 genügen.

b) Bei Isolationsmessung durch Gleichstrom gegen Erde soll, wenn möglich, der negative Pol der Stromquelle an die zu messende Leitung gelegt werden, und die Messung soll erst erfolgen, nachdem die Leitung während einer Minute der Spannung ausgesetzt war. Alle Isolationsmessungen müssen, wenn möglich, mit der Betriebsspannung, mindestens aber mit einer Spannung von 100 Volt angestellt werden.

Schutzmaßregeln beim Betriebe.

§ 26. Das Arbeiten an Teilen des Leitungsnetzes ist nur nach vorheriger Ausschaltung und einer unmittelbar an der Arbeitsstelle vorgenommenen Erdung und Kurzschließung der stromführenden Teile gestattet.

Das Arbeiten an unter Spannung stehenden Apparaten und Stromverbrauchern ist verboten. Die zu behandelnden Teile sind vorher allpolig abzuschalten, und die Stellung der Ausschalter ist durch Verriegelung zu sichern. Das Auswechseln von Glühlampen ist nur gestattet, wenn der Stromkreis

vollständig abgeschaltet ist. Die Bedienung von Bogenlampen ist nur gestattet, nachdem die Lampe von dem Stromkreise vollständig abgeschaltet und entweder geerdet oder durch eine geerdete Vorrichtung von der Leitung entfernt worden ist.

Ausnahmen von den Bestimmungen der beiden vorigen Absätze sind in Centralen und in Unterstationen (Transformatorenstationen) gestattet. In diesen darf an unter Spannung stehenden Teilen gearbeitet werden, jedoch nur von instruiertem Personale und wenn möglich in Gegenwart einer zweiten Person. Ebenfalls ausnahmsweise kann die Bedienung von Kollektoren und Schleifbürsten im Betriebe von instruiertem Personale ausgeführt werden, jedoch nur dann, wenn der Bedienende isoliert steht, und wenn die Bedienung ohne Berührung des Gestelles oder des andern Poles leicht möglich ist.

Die Handhabung von Schaltern, sowie das Auswechseln von Sicherungen, die der Bestimmung des § 16a entsprechen, sind nicht als Arbeiten im Sinne der vorstehenden Bestimmungen zu betrachten.

b) In Innenräumen, in denen betriebsmäßig blanke unter Spannung stehende Teile unvermeidlich sind, müssen Warnungstafeln angebracht sein. Wo solche Teile vorkommen, müssen die Stromkreise innerhalb des von ihnen versorgten Raumes ausschaltbar sein, und der Raum darf nur bei ausreichender Beleuchtung betreten werden.

c) In jeder Betriebsstätte sind Vorschriften über die Behandlung von Personen, die durch elektrischen Strom betäubt sind, sichtbar anzubringen.

Pläne.

§ 27. Für jede Starkstromanlage soll bei Fertigstellung ein Plan und ein Schaltungsschema hergestellt werden. Der Plan soll enthalten:

a) Bezeichnung der Räume nach Lage und Verwendung. Besonders hervorzuheben sind feuchte Räume und solche, in denen ätzende oder leicht entzündliche Stoffe oder explosible Gemische von Gasen Staub oder Fasern vorkommen.

b) Lage, Querschnitt und Isolierungsart der Leitungen. Der Querschnitt wird, in Quadratmillimeter ausgedrückt, neben die Leitungslinien gesetzt. Die Isolierungsart wird durch die unten angeführten Buchstaben bezeichnet.

c) Art der Verlegung (Isolierglocken, Rollen, Klemmen, Rohre u. s. w.); hierfür sind ebenfalls nachstehend Bezeichnungen angegeben.

d) Lage der Apparate und Sicherungen.

e) Lage und Art der Lampen, Elektromotoren und sonstigen Stromverbraucher.

Für alle diese Pläne sind folgende Bezeichnungen anzuwenden.

[Erdungssymbol] = Erdung.

X = Feste Glühlampe.

= Bewegliche Glühlampe.

5 = Fester Lampenträger mit Lampenzahl (5).

3 = Beweglicher Lampenträger mit Lampenzahl (3).

Obige Zeichen gelten für Glühlampen jeder Größe.

6 = Bogenlampe mit Angabe der Stromstärke (6) in Ampere.

10 = Dynamomaschine bezw. Elektromotor jeder Stromart mit Angabe der höchsten zulässigen Beanspruchung in Kilowatt.

= Akkumulatoren.

= Wandfassung, Anschlußdose.

6 6 6 = Einpoliger bez. zweipoliger bez. dreipoliger Ausschalter mit Angabe der höchsten zulässigen Stromstärke (6) in Ampere.

3 = Umschalter, desgl.

= Sicherung (an der Abzweigstelle).

10 = Widerstand, Heizapparate u. dergl. mit Angabe der höchsten zulässigen Stromstärke (10) in Ampere.

10 = Desgl., beweglich angeschlossen.

7,5 = Transformator mit Angabe der Leistung in Kilowatt (7,5).

= Drosselspule.

= Blitzschutzvorrichtung.

5 20 = Zweileiter- bez. Dreileiter- oder Drehstromzähler mit Angabe des Meßbereichs in Kilowatt (5 bezw. 20).

= Zweileiterschalttafel.

= Dreileiterschalttafel oder Schalttafel für mehrphasigen Wechselstrom.

= Einzelleitung.

= Hin- und Rückleitung.

= Dreileiter- oder Drehstromleitung.

= Fest verlegte Mehrfachleitung jeder Art.

= Nach oben führende Steigleitung.

= Nach unten führende Steigleitung.

B = Blanker Kupferdraht.

BE = Blanker Eisendraht.

G = Leitung nach § 11a.

KB = Kabel nach § 12a.
KA = „ „ § 12b.
KE = „ „ § 12c.
(g) = Verlegung auf Isolierglocken nach § 14a.
(r) = „ „ Rollen oder Ringen nach § 14b.
(k) = „ „ Klemmen nach § 14b.
(o) = „ in Rohren nach 14d.

Das Schaltungsschema soll enthalten: Querschnitte der Hauptleitungen und Abzweigungen von den Schalttafeln mit Angabe der Belastung in Ampere.

Die Vorschriften dieses Paragraphen gelten auch für alle Abänderungen und Erweiterungen.

Der Plan und das Schaltungsschema sind von dem Besitzer der Anlage aufzubewahren.

Schlußbestimmungen.

§ 28. Die vorstehenden Vorschriften treten vom 1. Oktober 1899 ab für Neuanlagen und Erweiterungen als vorläufige, vom Verbande Deutscher Elektrotechniker genehmigte Richtschnur in Kraft.

Der Verband Deutscher Elektrotechniker behält sich vor, dieselben den Fortschritten und Bedürfnissen der Technik entsprechend abzuändern.

---

3. Sicherheitsvorschriften für elektrische Hochspannungsanlagen (über 1000 Volt).

Die nachstehenden Vorschriften gelten für elektrische Starkstromanlagen, bei denen die effektive Spannung zwischen irgend 2 Leitungen 1000 Volt oder mehr beträgt.

Derartige Anlagen werden als Hochspannungsanlagen bezeichnet.

§ 1. Bezeichnungen.

a) Isolation. Als isolierend im Sinne der Hochspannungsvorschriften gelten faserige oder poröse Isoliermaterialien, welche mit geeigneter Isoliermasse getränkt sind, ferner feste Isoliermaterialien, welche nicht hygroskopisch sind und bei 1/4 der verwendeten Stärke und den im Betriebe vorkommenden Temperaturen von der in Betracht kommenden Spannung nicht durchschlagen werden.

Material, wie Schiefer, Holz oder Fiber, darf als Konstruktionsmaterial, nicht aber als Isoliermaterial angewendet werden.

Das Isoliermaterial muß derart gestaltet und bemessen sein, daß ein merklicher Stromübergang über die Oberfläche (Oberflächenleitung) unter normalen Umständen nicht eintreten kann.

b) Erdung. Einen Gegenstand erden, heißt, ihn mit der Erde derart leitend verbinden, daß er eine für unisoliert stehende Personen gefährliche Spannung nicht annehmen kann.

c) Freileitungen. Als Freileitungen gelten alle außerhalb von Gebäuden auf Isolierglocken verlegten oberirdischen Leitungen ohne metallische Umhüllung und ohne Schutzverkleidung.

d) Isolierte Leitungen. Als isolierte Leitungen gelten umhüllte Leitungen, welche nach vierundzwanzigstündigem Liegen im Wasser bei Spannungen unter 3000 Volt die doppelte Betriebsspannung, bei höheren eine Überspannung von 3000 Volt gegen das Wasser eine Stund lang aushalten.

e) Metallumhüllte Leitungen. Als metallumhüllte Leitungen gelten isolierte Leitungen, welche in Rohre aus Metall oder mit Metallüberzug eingezogen sind.

f) Feuersichere Gegenstände. Als feuersicher gilt ein Gegenstand, der nach Entzündung nicht von selbst weiterbrennt.

Allgemeines.

§ 2. Warnungszeichen.

Träger und Schutzverkleidungen von Hochspannungsleitungen müssen durch einen deutlich sichtbaren, roten Zickzackpfeil (Blitzpfeil) gekennzeichnet sein. Wo Kabel oder metallumhüllte Leitungen in oder an Decken, Wänden und Fußböden verlegt sind, muß der Verlauf der Leitungen durch das gleiche Zeichen kenntlich gemacht werden. Außerdem ist an geeigneten Stellen durch Anschlag auf die Bedeutung dieses Zeichens aufmerksam zu machen.

§ 3. Übertritt hoher Spannungen.

Die Entstehung hoher Spannung in Niederspannungsstromkreisen muß verhindert oder ungefährlich gemacht werden, z. B. durch erdende oder kurzschließende Sicherungen oder durch dauernde Erdung geeigneter Punkte.

§ 4. Erdung benachbarter Metallteile.

Die äußere metallische Umhüllung von Leitungen (mit Ausnahme von direkt in die Erde verlegten Kabeln), Schutzdrähte, Schutznetze und die metallische Umhüllung der Schutzkästen und Schutzverkleidungen von stromführenden Teilen müssen geerdet sein.

§ 5. Vermeidung von Explosions- und Brandgefahr.

In Räumen, in denen betriebsmäßig explosible Gemische von Gasen, Staub oder Fasern vorkommen, dürfen Maschinen und Apparate nur in Schutzkästen, welche jede Feuersgefahr ausschließen, aufgestellt werden. In allen Fällen ist die Aufstellung derart auszuführen, daß etwaige im Betriebe der elektrischen Einrichtungen auftretende Feuererscheinungen keine Entzündung brennbarer Stoffe hervorrufen können.

Maschinen und Transformatoren.

§ 6. Generatoren und Motoren.

a) Mit isoliertem Gestell. Die Maschinen müssen mit einem isolierenden Bedienungsgange umgeben werden. Die Anordnung muß derart getroffen sein, daß die Bedienung ohne gleichzeitige Berührung eines Hochspannung führenden Teiles und des Gestelles oder eines nicht isolierten Körpers erfolgen kann.

b) Mit geerdetem Gestell. Die Hochspannung führenden Teile müssen, soweit sie im Betriebe zugänglich sind, durch Schutzverkleidungen aus geerdetem Metall oder isolierendem Materiale gegen Berührung geschützt sein.

§ 7. Erregerstromkreise von Hochspannungsmaschinen.

Wenn das Gestell von Hochspannungsmaschinen nicht geerdet ist, so gelten die Vorschriften des § 6 auch für Erregerstromquellen und sonstige mit den Hochspannungsmaschinen in Verbindung stehende Niederspannungsstromkreise.

§ 8. Transformatoren.

a) Für zugänglich aufgestellte Transformatoren gelten die Vorschriften des § 6.

Für Transformatoren, welche in besonderen abgeschlossenen Räumen oder Behältern aufgestellt und nur besonders instruiertem Personale zugänglich sind, brauchen diese Vorschriften nicht eingehalten zu werden, sofern eine Vorrichtung angebracht ist, mittels welcher vor Hantierung das Gestell geerdet werden kann.

b) Bei Reihenschaltung muß entweder durch entsprechende Konstruktion des Transformators oder durch eine selbstthätige Vorrichtung dafür gesorgt sein, daß bei Unterbrechung des sekundären Stromkreises eine gefährliche Erhitzung des Transformators nicht eintreten kann.

c) Die Hochspannungswickelungen müssen bei Spannungen unter 3000 Volt die doppelte Betriebsspannung, bei höheren eine Überspannung von 3000 Volt gegen Erde, gegen Gestell und gegen Niederspannungswickelungen eine Stunde lang aushalten können.

Akkumulatoren für Hochspannung.

§ 9. In Akkumulatorräumen darf keine andere als elektrische Glühlichtbeleuchtung verwendet werden. Solche Räume müssen dauernd gut ventiliert sein. Die einzelnen Zellen sind gegen das Gestell und letzteres ist gegen Erde durch Glas, Porzellan oder ähnliche nicht hygroskopische Unterlagen zu isolieren. Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um beim Auslaufen von Säure eine Gefährdung des Gebäudes zu vermeiden. Während der Ladung dürfen in diesen Räumen glühende oder brennende Gegenstände nicht geduldet werden.

Die Hochspannungsbatterien müssen mit einem isolierenden Bedienungsgange umgeben und ihre Anordnung muß derart getroffen sein, daß bei der

Bedienung eine gleichzeitige Berührung von Punkten, zwischen denen eine Spannung von mehr als 250 Volt herrscht, nicht erfolgen kann. Niederspannungsbatterien, welche zur Erregung von Hochspannungsmaschinen dienen, unterliegen diesen Vorschriften gleichfalls, wenn die Gestelle der zugehörigen Maschinen nicht geerdet sind.

Hochspannungsapparate.

§ 10. Schalttafeln.

Die Schalttafeln, mit Ausnahme des Gerüstes und der Umrahmung, müssen aus feuersicherm Materiale bestehen; für die isolierenden Teile gelten die Vorschriften des § 1a.

a) Die Bedienungsseite. Wird ein isolierender Bedienungsgang verwendet, so müssen die stromführenden Teile der Meßinstrumente, Sicherungen und Schalter der Berührung unzugänglich angeordnet sein; alle der Berührung zugänglichen, nicht stromführenden Metallteile dieser Apparate und des Gerüstes müssen unter sich metallisch verbunden und von der Erde isoliert sein.

Wird kein isolierender Bedienungsgang verwendet, so müssen die stromführenden Teile der Meßinstrumente, Sicherungen und Schalter, sofern sie nicht geerdet sind, der Berührung unzugänglich angeordnet sein; die zugänglichen, nicht stromführenden Metallteile dieser Apparate und des Gerüstes müssen geerdet sein.

b) Rückseite. Die gleichen Vorschriften gelten auch für die Rückseite der Schalttafel, sofern diese Seite nicht derart abgeschlossen ist, daß nur besonders instruiertes Personal Zutritt hat. Bei Schalttafeln, welche betriebsmäßig auf der Rückseite zugänglich sein müssen, darf die Entfernung zwischen ungeschützten stromführenden Teilen der Schalttafel und der gegenüberliegenden Wand nicht weniger als 1 m betragen. Sind auf der letztern ungeschützte stromführende Teile in erreichbarer Höhe vorhanden, so muß die horizontale Entfernung bis zu denselben 2 m betragen und der Zwischenraum durch Geländer geteilt sein.

§ 11. Apparate.

a) Alle Apparate müssen derart konstruiert und angebracht sein, daß eine Verletzung von Personen durch Splitter, Funken und geschmolzenes Material ausgeschlossen ist.

b) Die stromführenden Teile der sämtlichen in Hochspannungsleitungen eingeschalteten Apparate müssen auf feuersicherer, isolierender Unterlage montiert und von Schutzkästen, soweit erforderlich, derart umgeben sein, daß sie von brennbaren Gegenständen feuersicher getrennt sind.

Alle Teile von Apparaten, welche eine hohe Spannung annehmen können, müssen, soweit sie im Handbereiche sind, durch einzelne Schutzkästen oder gemeinsamen Abschluß gegen Berührung geschützt sein.

Apparate, welche im Freien an Masten, in der in § 16b für Freileitungen vorgeschriebenen Höhe angebracht sind, können Schutzkästen entbehren.

Alle Kontakte müssen derart konstruiert sein, daß durch den stärksten vorkommenden Betriebsstrom eine Erwärmung von mehr als 50° C über Lufttemperatur nicht eintreten kann.

§ 12. Sicherungen.

a) Sämtliche Leitungen, welche von der Schalttafel nach den Verbrauchsstellen führen, sind durch Abschmelzsicherungen oder andere selbstthätige Stromunterbrecher zu schützen; ausgenommen sind neutrale oder Nullleitungen bei Mehrleiter- oder Mehrphasensystemen, sowie alle betriebsmäßig geerdeten Leitungen; alle diese dürfen keine Sicherungen enthalten.

b) Die höchste zulässige Abschmelzstromstärke bestimmt sich nach folgender Tabelle.

Leitungsquerschnitt in □mm	Normalstromstärke der Sicherung in Ampere	Abschmelzstromstärke der Sicherung in Ampere
1,5	6	12
2,5	10	20
4	15	30
6	20	40
10	30	60
16	40	80
25	60	120
35	80	160
50	100	200
70	130	260
95	165	330
120	200	400
150	235	470
185	275	550
240	330	660

Es ist zulässig, die Sicherung für eine Leitung schwächer zu wählen, als in dieser Tabelle angegeben.

c) Sicherungen sind an allen Stellen anzubringen, wo sich der Querschnitt der Leitung vermindert. Das Anschlußleitungsstück zwischen Hauptleitung und Sicherung kann von geringerm Querschnitte sein, als die Hauptleitung, ist aber in diesem Falle von entzündlichen Gegenständen feuersicher zu trennen und derart zu befestigen, daß Kurz- und Erdschlüsse auf der Strecke zwischen Sicherung und Abzweigstelle nicht eintreten können.

d) Die Sicherungen müssen derart konstruiert sein, daß beim Abschmelzen auch bei Kurzschluß hinter der Sicherung kein dauernder Lichtbogen entstehen kann.

Bei Sicherungen dürfen weiche plastische Metalle und Legierungen nicht unmittelbar den Kontakt vermitteln, sondern es müssen die Schmelzdrähte oder

Schmelzstreifen in Kontaktstücke aus Kupfer oder gleich geeignetem Materiale enden.

e) Sicherungen müssen derart konstruiert und angebracht sein, daß sie auch unter Spannung gefahrlos gehandhabt werden können.

§ 13. Blitzschutzvorrichtungen.

Alle Maschinen und Apparate, welche mit Freileitungen in Verbindung stehen, müssen an passenden Stellen durch Blitzschutzvorrichtungen gesichert sein, die auch bei wiederholten Blitzschlägen wirksam bleiben. Es ist dabei auf eine gute Erdleitung Bedacht zu nehmen, welche unter möglichster Vermeidung von Krümmungen auszuführen ist.

§ 14. Schalter.

a) Die Schalter müssen derart konstruiert sein, daß auch beim Ausschalten des vollen Betriebsstromes sich kein dauernder Lichtbogen bilden kann.

b) Jede Hauptabzweigung soll für alle Pole, sofern nicht die Sicherungen das Ausschalten unter Strom ermöglichen, Ausschalter erhalten, gleichviel ob für die einzelnen Unterabzweigungen noch besondere Ausschalter angebracht sind oder nicht; doch gelten folgende Ausnahmen: Betriebsmäßig geerdete Leitungen dürfen keine Ausschalter enthalten; Nulleiter dürfen nur gleichzeitig mit den Außenleitern ausschaltbar sein.

c) Wenn kein isolierender Bedienungsgang am Schalter und am stromverbrauchenden Apparate verwendet wird, so muß der Schalter nach dem Ausschalten den Verbrauchsstromkreis erden; die nicht stromführenden Metallteile der Schalter müssen, sofern sie der Berührung zugänglich sind, dauernd geerdet sein.

Wird ein isolierender Bedienungsgang verwendet, so gelten die für diesen Fall in den §§ 6 und 10 angeführten Vorschriften.

Leitungen.

§ 15. Allgemeines.

a) Die Abstände stromführender Leitungen voneinander und von fremden Gegenständen sind derart zu bemessen, daß sowohl Berührung als auch Stromübergang ausgeschlossen ist.

b) Drahtverbindungen. Drähte dürfen nur durch Verlöten oder eine gleich gute Verbindungsart miteinander verbunden werden; es ist insbesondere unzulässig, Drähte nur durch Umeinanderschlingen der Drahtenden miteinander zu verbinden.

Zur Herstellung von Lötstellen dürfen Lötmittel, welche das Metall angreifen, nicht verwendet werden. Die Isolation der fertigen Verbindungsstellen muß gleichwertig mit der Isolation der Leitung sein. Abzweigungen von frei gespannten Leitungen sind von Zug zu entlasten.

Zum Anschlusse an Schalttafeln oder Apparate sind alle Leitungen über 25 □mm Querschnitt mit Kabelschuhen oder gleichwertigen Verbindungsmitteln

12*

zu versehen. Drahtseile von geringerm Querschnitte müssen, wenn sie nicht gleichfalls Kabelschuhe erhalten, an den Enden verlötet sein.

§ 16. Freileitungen.

a) Freileitungen müssen aus blanken Drähten bestehen.

b) Höhe der Freileitungen. Freileitungen müssen mindestens 6 m, bei Wegübergängen mindestens 7 m von der Erdoberfläche entfernt sein.

c) Freileitungen in der Nähe von Gebäuden sind so anzubringen, daß sie von den Gebäuden aus ohne besondere Hilfsmittel nicht zugänglich sind.

d) Mechanische Festigkeit der Freileitungen und des Gestänges. Freileitungen müssen mit Rücksicht auf mechanische Festigkeit einen Mindestquerschnitt von 10 □mm haben.

Spannweite und Durchhang müssen derart bemessen werden, daß Gestänge aus Holz mit 10facher und aus Eisen mit 5facher Sicherheit und Leitungen bei — 25° C mit 5facher Sicherheit ausgeführt sind. Dabei ist der Winddruck mit 125 kg für 1 qm senkrecht getroffener Fläche in Rechnung zu bringen.

§ 17. Schutzmaßregeln bei Freileitungen.

a) Für Freileitungen längs öffentlicher Wege außerhalb von Ortschaften müssen Vorrichtungen angebracht werden, welche bei Bruch der Leitungen oder der Isolatoren ein Herabfallen der Leitungen hindern oder sie spannungslos machen.

b) Schutzdrähte sind zu verwenden: in Ortschaften, ferner über einzeln liegenden bebauten Grundstücken und bei Kreuzungen öffentlicher Wege.

c) Freileitungen in Ortschaften müssen streckenweise während des Betriebes ausschaltbar sein.

d) Gegenseitiger Schutz benachbarter Leitungen. Bei parallelem Verlaufe von Hochspannungsfreileitungen mit anderen Leitungen sind dieselben so zu führen, oder es sind solche Vorkehrungen zu treffen, daß eine Berührung der beiden Arten von Leitungen miteinander erschwert und ungefährlich gemacht wird.

Bei Kreuzungen mit anderen Leitungen sind Schutznetze oder Schutzdrähte zu verwenden, sofern nicht durch Konstruktion des Gestänges auch im Falle eines Drahtbruches die gegenseitige Berührung ausgeschlossen ist.

Wenn Telephonleitungen an einem Hochspannungsgestänge geführt sind, so müssen die Telephonstationen so eingerichtet sein, daß eine Gefahr für die Sprechenden ausgeschlossen ist.

Wenn Niederspannungsleitungen an einem Hochspannungsgestänge geführt werden, so sind Vorrichtungen anzubringen, die bei Bruch der Leitungen oder Isolatoren eine Berührung der beiden Arten von Leitungen miteinander oder das Auftreten hoher Spannung in den Niederspannungsleitungen verhindern.

Bezüglich der Sicherung vorhandener Telephon- und Telegraphenleitungen gegen Hochspannungsleitungen wird auf § 12 des Telegraphengesetzes vom 6. April 1892 verwiesen. (Vergl. oben § 8.)

§ 18. Leitungen in und an Gebäuden.

a) Blanke Leitungen sind in Gebäuden nur in feuersicheren Räumen ohne brennbaren Inhalt zulässig.

b) Blanke Leitungen müssen an aufrechtstehenden Isolierglocken befestigt werden, desgleichen isolierte Leitungen, sofern sie nicht in Schutzrohre mit geerdeter Metallumhüllung eingezogen sind. (Vergl. § 19.)

c) Alle Hochspannungsleitungen in und an Gebäuden müssen durch geeignete Schutzverkleidung gegen Berührung und Beschädigung gesichert sein. Diese Schutzverkleidung muß, soweit sie der Berührung durch Personen zugänglich ist, aus geerdetem Metall bestehen oder mit einer geerdeten Metallumhüllung versehen sein.

An besonders unzugänglichen Stellen, wie z. B. Giebelwänden, kann die Schutzverkleidung durch ein Schutznetz von höchstens 15 cm Maschenweite ersetzt werden.

Der Abstand zwischen der Leitung, einerlei ob sie blank oder isoliert ist, und Gebäudeteilen oder der Schutzverkleidung darf an keiner Stelle weniger als 10 cm betragen. Ausgenommen hiervon sind Wand- und Deckendurchgänge, für welche die nachstehende Vorschrift d gilt.

Bei eisenarmierten Bleikabeln und metallumhüllten Leitungen kann die Schutzverkleidung wegfallen; dieselben können unter Berücksichtigung der §§ 2, 4, 19 und 22 in oder an Wänden, Decken und Fußböden zugänglich verlegt werden.

d) Wand- und Deckendurchgänge. Bei Wand- und Deckendurchgängen muß entweder, unter Einhaltung einer Mindestentfernung von 5 cm zwischen Wand und Leitung, ein Kanal hergestellt werden, welcher die Durchführung der Leitung auf Isolierglocken gestattet, oder es sind Porzellan- oder gleichwertige Isolierrohre zu verwenden, deren Enden mindestens 5 cm aus der Wand hervorragen, nach außen und nach feuchten Räumen hin aber als Isolierglocken ausgebildet sein müssen. Für jede Leitung ist, abgesehen von Mehrleiterkabeln, ein besonderes Rohr vorzusehen.

Diese Bestimmung findet auf eisenarmierte Bleikabel keine Anwendung.

§ 19. Schutzrohre.

a) Schutzrohre müssen aus widerstandsfähigem Metall bestehen und eine Wandstärke von mindestens 1 mm besitzen.

b) Die Rohre sind so herzurichten, daß die Isolierung der Leitungen durch vorstehende Teile und scharfe Kanten nicht verletzt werden kann. Stoßenden müssen zum Zwecke der Erdung (§ 4) elektrisch leitend verbunden sein. Die Rohre sind so zu verlegen, daß sich an keiner Stelle Wasser ansammeln kann.

Die lichte Weite der Rohre, die Zahl und der Radius der Krümmungen müssen so gewählt werden, daß man die Drähte ohne Schwierigkeit einziehen und entfernen kann.

c) Drahtverbindungen dürfen nicht innerhalb der Rohre liegen.

d) Bei Gleichstrom dürfen Hin- und Rückleitung in dasselbe Rohr verlegt werden; mehr als 3 Leiter in demselben Rohre sind nicht zulässig.

Bei Schutzrohren mit eiserner Hülle für Ein- oder Mehrphasenstrom müssen sämtliche zu einem Stromkreise gehörigen Leitungen in demselben Rohre verlegt sein.

§ 20. Querschnitt der Leitungen.

Die höchsten zulässigen Betriebsstromstärken für Leitungen aus Kupfer, welches den Normalien des Verbandes deutscher Elektrotechniker entspricht, sind nach folgender Tabelle zu bemessen:

Leitungsquerschnitt in □mm	Betriebsstromstärke in Ampere	Leitungsquerschnitt in □mm	Betriebsstromstärke in Ampere
1,5	6	50	100
2,5	10	70	130
4	15	95	160
6	20	120	200
10	30	150	235
16	40	185	275
25	60	240	330
35	80		

Der geringste zulässige Querschnitt von Leitungen ist 1,5 □mm.

Bei Verwendung von Materialien von geringerer Leitfähigkeit sind die Querschnitte entsprechend zu vergrößern.

§ 21. Biegsame Mehrfachleitungen. (Bezeichnung L.)

Biegsame Mehrfachleitungen sind außerhalb bewohnter Gebäude zulässig, wenn die Spannung zwischen den verschiedenen Adern 250 Volt nicht übersteigen kann. Sie dürfen nicht so befestigt werden, daß ihre einzelnen Adern aufeinander gepreßt werden; metallene Bindedrähte sind zur Befestigung nicht zulässig.

§ 22. Kabel.

a) Blanke Bleikabel (Bezeichnung KB), bestehend aus einer oder mehreren Kupferseelen, starken Isolierschichten und einem nahtlosen einfachen, oder einem mehrfachen Bleimantel, müssen gegen mechanische Beschädigung geschützt sein und dürfen nicht unmittelbar mit Stoffen, welche das Blei angreifen, in Berührung kommen.

b) Asphaltierte Bleikabel (Bezeichnung KA) dürfen nur da verlegt werden, wo sie gegen mechanische Beschädigung geschützt sind.

c) Asphaltierte armierte Bleikabel (Bezeichnung KE) bedürfen eines besondern mechanischen Schutzes nicht.

d) Bleikabel jeder Art dürfen nur mit Endverschlüssen, Abzweigmuffen oder gleichwertigen Vorkehrungen, welche das Eindringen von Feuchtigkeit wirksam verhindern und gleichzeitig einen guten elektrischen Anschluß vermitteln, verwendet werden.

An den Befestigungsstellen ist darauf zu achten, daß der Bleimantel nicht eingedrückt oder verletzt wird; Rohrhaken sind daher nur bei armierten Kabeln als Befestigungsmittel zulässig.

e) Bei eisenarmierten Kabeln für Ein- oder Mehrphasenstrom müssen sämtliche zu einem Stromkreise gehörigen Leitungen in demselben Kabel enthalten sein.

f) Wenn vulkanisierte Gummiisolierung verwendet wird, muß der Leiter verzinnt sein.

Lampen in Hochspannungsstromkreisen.

§ 23. Allgemeines.

a) Lampen, die ohne besondere Hilfsmittel zugänglich sind, müssen eine geerdete Schutzumhüllung haben.

b) Lampen müssen zum Zwecke der Bedienung durch Schalter, welche den Vorschriften des § 14 c entsprechen, ausschaltbar sein.

c) Die Lampenträger müssen entweder gegen Berührung geschützt oder geerdet sein.

d) Zur Montierung von Beleuchtungskörpern ist isolierter Draht (vergl. § 1 d) zu verwenden. Wenn der Draht an der Außenseite des Beleuchtungskörpers geführt ist, muß er derart befestigt sein, daß sich seine Lage nicht verändern kann und eine Beschädigung der Isolation durch die Befestigung ausgeschlossen ist.

e) Bei Reihenschaltung der Lampen muß jede Lampe mit einer Vorrichtung versehen sein, welche bei Stromunterbrechung in der Lampe selbstthätig Kurzschluß oder Nebenschluß herstellt.

§ 24. Glühlampen.

a) In Räumen, in denen betriebsmäßig explosible Gemische von Gasen, Staub oder Fasern vorkommen, dürfen Glühlampen nur mit luftdicht schließenden starken Überglocken aus Glas, welche auch die Fassung einschließen, verwendet werden. Die Schutzglocken dürfen ohne besondere Hilfsmittel nicht erreichbar sein und müssen durch einen geerdeten metallischen Schutzkorb gegen mechanische Beschädigungen geschützt sein. Glühlampen, welche mit sonstigen entzündlichen Stoffen in Berührung kommen können, müssen mit Glocken oder geerdeten Drahtgittern versehen sein.

b) Die stromführenden Teile der Fassungen müssen auf feuersicherer Unterlage montiert sein.

§ 25. Bogenlampen.

a) In Räumen, in denen betriebsmäßig explosible Gemische von Gasen, Staub oder Fasern vorkommen, dürfen Bogenlampen nicht verwendet werden.

b) Bogenlampen dürfen ohne Vorrichtungen, welche ein Herausfallen glühender Kohlenteilchen verhindern, nicht verwendet werden. Glocken ohne Aschenteller sind unzulässig.

Überwachung.

§ 26. Vor Inbetriebsetzung einer Anlage ist durch Isolationsprüfung mit mindestens 100 Volt Spannung festzustellen, ob Isolationsfehler vorhanden sind. Das Gleiche gilt von jeder Erweiterung der Anlage.

Es sind Vorrichtungen vorzusehen, durch welche der Isolationszustand der ganzen Anlage während des Betriebes jederzeit beobachtet werden kann.

Über das Ergebnis der Prüfungen ist Buch zu führen.

Zur dauernden Erhaltung des vorgeschriebenen Zustandes der Gestänge, der Leitungen, der Sicherheitsvorrichtungen und der Erdung mit ihren Kontakten muß eine Überwachung in der Weise stattfinden, daß jährlich mindestens einmal eine eingehende Revision aller Teile und außerdem vierteljährlich mindestens einmal eine Begehung sämtlicher Freileitungen stattfindet.

Über den Befund ist Buch zu führen.

Schutzmaßregeln im Betriebe.

§ 27. Das Arbeiten an Hochspannung führenden Teilen des Leitungsnetzes und der stromverbrauchenden Apparate, sowie die Bedienung der Lampen ist nur nach vorheriger Ausschaltung und einer unmittelbar an der Arbeitsstelle vorgenommenen Erdung und Kurzschließung der stromführenden Teile gestattet.

In der Centrale und in Unterstationen (Transformatorenstationen) kann in unabweisbaren Fällen an Hochspannung führenden Teilen gearbeitet werden, doch dürfen derartige Arbeiten nur nach Anordnung und in Gegenwart des Betriebsleiters oder seines Stellvertreters ausgeführt werden. Ein Einzelner ohne Begleitung darf niemals derartige Arbeiten vornehmen.

In jeder Betriebsstätte sind Vorschriften über die Behandlung von Personen, die durch elektrischen Strom betäubt sind, sichtbar anzubringen.

Die Handhabung von Schaltern, sowie das Auswechseln von Sicherungen sind nicht als Arbeiten im Sinne der vorstehenden Bestimmungen zu betrachten.

Zeichnungen.

§ 28. a) Für Stromerzeugungsstellen und Unterstationen müssen Schaltungsschemata und maßstäbliche Schalttafelzeichnungen vorhanden sein.

b) Für Fernleitungen und Leitungsnetze müssen Situationspläne mit Angabe der Lage der Unterstationen, Transformatoren, Hausanschlüsse, Streckenausschalter, Sicherungen und Blitzschutzvorrichtungen vorhanden sein.

c) Für die Verbrauchsstellen müssen Pläne vorhanden sein, auf welchen ein großer roter Blitzpfeil eingezeichnet und die Spannungen vermerkt sind und welche nachstehende Angaben enthalten:

1. Bezeichnung der Räume nach Lage und Verwendung. Besonders hervorzuheben sind feuchte Räume und solche, in welchen ätzende oder leicht entzündliche Stoffe und explosible Gase vorkommen.

2. Lage, Querschnitt und Isolierungsart der Leitungen.

3. Art der Verlegung und des Schutzes.

4. Lage der Apparate und Sicherungen.

5. Lage und Stromverbrauch der Transformatoren, Lampen, Elektromotoren u. s. w.

Für diese Pläne sind folgende Bezeichnungen anzuwenden.

Bezeichnungen:

= Blitzpfeil.

= Erdung.

X = Feste Glühlampe.

= Bewegliche Glühlampe.

5 = Fester Lampenträger mit Lampenzahl (5).

3 = Beweglicher Lampenträger mit Lampenzahl (3).

Obige Zeichen gelten für Glühlampen jeder Kerzenstärke, sowie für Fassungen mit und ohne Hahn.

6 = Bogenlampe mit Angabe der Stromstärke (6) in Ampere.

10 = Dynamomaschine bezw. Elektromotor jeder Stromart mit Angabe der höchsten zulässigen Beanspruchung in Kilowatt.

= Akkumulatoren.

= Wandfassung, Anschlußdose.

6 6 6 = Einpoliger bez. zweipoliger bez. dreipoliger Ausschalter mit Angabe der höchsten zulässigen Stromstärke (6) in Ampere.

3 = Umschalter, desgl.

= Sicherung (an der Abzweigstelle).

10 = Widerstand, Heizapparat u. dergl. mit Angabe der höchsten zulässigen Stromstärke (10) in Ampere.

10 = Desgl., beweglich angeschlossen.

7,5 = Transformator mit Angabe der Leistung in Kilowatt (7,5).

= Drosselspule.

= Blitzschutzvorrichtung.

M M = Zweileiter- bez. Dreileiter- oder Drehstromzähler mit Angabe des Meßbereichs in Kilowatt (5 bezw. 20).
——— = Zweileiterschalttafel.
═══ = Dreileiterschalttafel oder Schalttafel für mehrphasigen Wechselstrom.
---------- = Einzelleitung.
———— = Hin- und Rückleitung.
………… = Dreileiter- oder Drehstromleitung.
—·—·—·— = Fest verlegte biegsame Mehrfachleitung jeder Art.
↑ = Nach oben führende Steigleitung.
↓ = Nach unten führende Steigleitung.
B = Blanker Kupferdraht.
BE = Blanker Eisendraht.
G = Leitung mit nahtloser Gummiisolierung.
L = " nach § 21.
KB = Kabel " § 22a.
KA = " " § 22b.
KE = " " § 22c.
(g) = Verlegung auf Isolierglocken nach § 18.
(o) = " in Rohren nach § 19.

Das Schaltungsschema soll enthalten: Querschnitte der Hauptleitungen und Abzweigungen von den Schalttafeln mit Angabe der Belastung in Ampere.

Die Vorschriften dieses Paragraphen gelten auch für alle Abänderungen und Erweiterungen.

Der Plan und das Schaltungsschema sind von dem Besitzer der Anlage aufzubewahren.

Schlußbestimmungen.

§ 29. Der Verband Deutscher Elektrotechniker behält sich vor, diese Vorschriften den Fortschritten und Bedürfnissen der Technik entsprechend abzuändern.

§ 30. Die vorstehenden Vorschriften sind von der Kommission des Verbandes Deutscher Elektrotechniker einstimmig angenommen worden und haben daher in Gemäßheit des Beschlusses der Jahresversammlung des Verbandes vom 3. Juni 1898 als Verbandsvorschriften zu gelten [2].

[2] Ich verweise im übrigen auf die Bestimmungen über elektrische Anlagen in gewerblichen Betrieben, wie sie in der vom Verbande deutscher Berufsgenossenschaften eben herausgegebenen systematischen Übersicht der von den gewerblichen Berufsgenossenschaften erlassenen Unfallverhütungsvorschriften (Berlin, Karl Heymanns Verlag) S. 82 ff. enthalten sind.

An dieser Stelle sei auch einer sehr zweckdienlichen Bekanntmachung gedacht, welche der Rat der Stadt Leipzig unter dem 23. Juni 1899 auf dem Gebiete der elektrischen Sicherung erlassen hat:

Bekanntmachung,

die elektrische Beleuchtung in Schaufenstern, Schaukästen u. dergl. betr.

Mehrfach vorgekommene Brände, die auf die mangelhafte Anlage oder den unachtsamen Betrieb der elektrischen Beleuchtung u. s. w. in Schaufenstern, Schaukästen u. dergl. zurückzuführen gewesen sind, haben uns bestimmt, diejenigen Maßnahmen zusammenzustellen, welche geeignet erscheinen, derartige Inbrandsetzungen thunlichst zu verhüten.

Indem wir nachstehend sub ⊙ diese Sicherheitsvorkehrungen zur öffentlichen Kenntnis bringen, fordern wir die Hersteller und Besitzer elektrischer Anlagen der bezeichneten Art hiermit auf, diesen Vorschriften allenthalben nachzugehen, wozu für die bereits vorhandenen und diesen Vorschriften nicht entsprechenden Einrichtungen eine Frist von 3 Monaten, vom Tage nach dem erstmaligen Erscheinen dieser Bekanntmachung ab gerechnet, gewährt wird.

Nichtbefolgungen dieser Anordnungen bez. Zuwiderhandlungen gegen dieselben werden mit Geld bis zu 60 Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft werden.

⊙

Sicherheitsvorkehrungen

bei der Anlage und dem Betriebe elektrischer Lampen in Schaufenstern, Schaukästen u. dergl.

1. Elektrische Glühlampen müssen durch Schalen, Glocken, Drahtgeflecht oder sonstige Vorkehrungen vor unmittelbarer Berührung mit entzündlichen Gegenständen geschützt sein.

2. Bei Umhüllung der Glühlampen mit Geweben, Papier oder dergleichen dürfen die Hüllen nicht anliegen und nicht geschlossen sein, sodaß die Luft hindurchstreichen kann. Die Hüllen müssen auch derart feuersicher sein, daß sie nach vorgenommener probeweiser Entzündung nicht von selbst weiter brennen.

3. Elektrische Bogenlampen müssen mit Laternen, Glocken und Aschentellern oder sonstigen Vorrichtungen versehen sein, welche das Herausspringen oder Herabfallen glühender Kohlenteilchen sicher verhindern.

4. Entzündliche Gegenstände sind von Bogenlampen genügend entfernt zu halten.

5. Die Widerstände elektrischer Bogenlampen und sonstiger Apparate sind mit feuersicheren Schutzhüllen zu umgeben, auf feuersicheren Unterlagen — freistehend oder an brandsicheren Wänden — und in allseitig genügend sicheren Abständen von entzündlichen Gegenständen und Bauteilen anzubringen, welche erforderlichenfalls noch feuersicher zu bekleiden sind.

6. Die Leitungen der Glüh- und Bogenlampen mit Zubehör sind vor Beschädigung und Nässe zu schützen, dürfen keinem Drucke oder Zuge ausgesetzt sein, nicht zum Aufhängen oder Befestigen von anderen Gegenständen benutzt werden, und es dürfen keine Nadeln, Nägel oder dergl. in dieselben gesteckt oder geschlagen werden.

7. Beim Betriebe muß darauf gesehen werden, daß die für Lampen, Zubehörungen und Leitungen gegen Inbrandsetzung entzündlicher Gegenstände getroffenen Schutzvorrichtungen in gutem Stande sind und erhalten bleiben und auch stets angewendet werden.

Eine Hamburger Bekanntmachung, betr. die Anbringung elektrischer Bogenlampen, vom 5. April 1899 (Hamb. Amtsbl. S. 161) bezieht sich ebenfalls namentlich auf die Schaufenster. Erwähnt sei hier noch eine Hamburger Bekanntmachung vom 6. Januar 1899 über eine neue Fassung der Anlage zur Verordnung, betr. Sicherheitsvorschriften für elektrische Starkstromanlagen in Theatern und Versammlungsräumen, vom 12. März 1898 — Hamb. Amtsbl. S. 22.

A. Die elektrische Kraftübertragung zum Zwecke der Beförderung von Menschen und Lasten — elektrische Bahnen. Motorfahrzeuge.

I. Öffentliches Recht.

§ 25. Geschichtliches und Technisches.

Die elektrischen Bahnen haben sich in den Verkehr als „Straßen- und Kleinbahnen" eingeführt; ihre Vorläufer waren die Pferde- und Mauleselbahnen, die Dampfstraßenbahnen, die Bahnen mit Gas-, Benzin-, Petroleumbetrieb. Außer dem Bahnbetriebe mit tierischer Triebkraft und den Dampfbahnen, zu denen man noch die übrigens ebenfalls vielfach durch Dampf betriebenen Seilbahnen rechnen kann, haben die anderen motorischen Straßenbahnbetriebe eine kaum nennenswerte Verbreitung gefunden; sie sind fast durchweg ebenso schnell, wie sie auftauchten, wieder verschwunden, weil sie sich technisch oder wirtschaftlich unvorteilhaft erwiesen. Daß die Seilbahnen nur ein ganz beschränktes Feld haben, liegt in der Natur der Sache; einmal erscheinen sie nur bei sehr geneigten Strecken angebracht, sodann verlangen sie eine thunlichst gerade

Strecke, frei von Winkeln, mit geschlossenem Ringe, endlich ist ihre Fahrgeschwindigkeit nur wenig veränderlich.

Der Dampfbetrieb, so wertvoll und zunächst einzig er für die Haupteisenbahnen ist, bewährt sich für den Straßenbahnbetrieb schon wegen der Rauch- und Rußbelästigung der Anwohner und Passanten, sowie deshalb nicht so gut, weil Lokomotiven starke Steigungen nicht oder nur schwer überwinden können.

Daß die Pferdebahn aus mehreren Gründen schon lange nicht mehr das Ideal für die Personenbeförderung in den Städten selbst und deren Vorstädten war, bezweifeln weder die Unternehmer, noch die Fahrgäste.

Diesem Bedürfnisse Rechnung zu tragen, versuchte man die Verwendung der elektrischen Kraft — und mit gutem Erfolge —, man gelangte zur elektrischen Straßenbahn und neuerdings zur Kleinbahn.

Über den elektrischen Betrieb bei Straßenbahnen enthält die Zeitschrift für Kleinbahnen, herausgegeben im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten 1. Bd. von 1894 S. 23 einen beachtenswerten Aufsatz, auf den ich hiermit hingewiesen haben möchte.

Der elektrische Straßenbahnbetrieb kann entweder durch Aufspeicherung der Kraft im Wagen, in Akkumulatoren, die auf besonderen Stationen geladen werden und dann die Wagenmotoren während der Fahrt speisen, erfolgen, oder aber durch Erzeugung der Triebkraft in Centralstationen und Zuführung derselben durch an der Bahn entlang laufende Leitungen gleichzeitig an sämtliche Wagenmotoren. Die Zuführungsleitung der letztern Art kann ober- oder unterirdisch sein.

Der Akkumulatorenbetrieb ist vorläufig noch weniger verbreitet, wie der Betrieb mit Stromzuführung und zwar aus rein technischen Gründen. Es stehen nämlich seiner allgemeinen Einführung vornehmlich zwei Umstände hindernd im Wege: die unvollkommene Konstruktion der zur Aufspeicherung der Elektricität dienenden Batterieplatten, die einer raschen Zerstörung ausgesetzt sind, und ihr großes Gewicht. Das letztere belastet die Wagen stark und zieht von selbst die Grenze, bis zu welcher Steigungen noch überwunden werden können; die erstere erhöht in Verbindung mit

dem geringen Wirkungsgrade der Akkumulatoren die Betriebskosten. Es ist ferner ein Nachteil, wenn die Wartung und Bedienung der elektrischen Einrichtung des Fahrzeugs ein außergewöhnliches Maß von Sorgsamkeit erheischt, wie das gerade bei Akkumulatoren der Fall ist. Für den Bahnbetrieb können die maschinellen und elektrischen Einrichtungen nicht einfach genug sein; denn ihre Wartung kann nicht ausschließlich Specialisten anvertraut bleiben, muß vielmehr auch solchen Kräften möglich sein, welche für gewöhnlich den Straßenbahnunternehmungen zur Verfügung stehen und sich aus dem gewöhnlichen Arbeiterstande rekrutieren. Der Betrieb mit Akkumulatoren wird daher voraussichtlich, so lange keine grundlegenden Änderungen eintreten, auf bestimmte Fälle beschränkt bleiben, so z. B. in Berlin, Dresden, Halle a./S., wo die Polizeiverwaltung die Stromzuführung von außen und oberirdisch durch Leitungsdrähte überhaupt oder auf gewissen Straßenzügen nicht zuläßt, daher seitens der Dresdener und Hallenser Straßenbahnen Wagen in Betrieb gehalten werden müssen, die sowohl Akkumulatorenbetrieb, wie Betrieb durch oberirdische Stromzuführung gestatten.

Wie die Direktion der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn neuerdings mitteilt, konnte bei den großen Schneefällen des letzten Winters der Verkehr auf den gesamten Linien dieser Straßenbahn, abgesehen von geringfügigen Verzögerungen, ohne Störungen abgewickelt, und es konnte auch der Betrieb mit den großen vierachsigen Akkumulatorwagen auf der Hauptstrecke durch den Tiergarten, auf der eine besonders starke Schneeverwehung der Geleise stattfand, im vollen Umfange aufrecht erhalten werden.

Dieser Erfolg sei lediglich den hervorragenden Leistungen der Wattakkumulatoren zuzuschreiben, nach welchem Systeme auf diesen Linien bereits mehr als 60 Wagen im Betriebe sind. Die Trockenakkumulatoren dieses Systems seien leichter, beanspruchten weniger Raum, weil sie viel dichter eingebaut werden können, auch seien Schäden durch Verspritzen oder Ausfließen der Säure, wie auch Säuregeruch vollständig ausgeschlossen; Kurzschlüsse im Innern der Zelle können nicht vorkommen. Dies alles, bei größter Leistungsfähigkeit und längster Lebensdauer der Elemente. Durch den möglichen Einbau dünnerer Platten können größere Oberflächen erzielt werden, so daß bei gleichbleibender Gesamtstromstärke die Strom-

dichte geringer wird, ohne die Vorteile der planparallelen Faurplatten aufzugeben.

Eine einmalige 4—5 Stunden dauernde Ladung der Wagenbatterien, die während der Nacht vorgenommen werden kann, genügt, um den ganzen Tagesdienst der Trambahnwagen (150 km und mehr) ohne erneute Ladung zu bewältigen.

Eine Abbröckelung der Masse ist durch die auspolsternde Verpackung der Platten mit der patentierten Trockenfasermasse, welche die Säure ersetzt, vollständig ausgeschlossen, und es zeigen die mehrjährigen Erfahrungen beim Gebrauche dieser Zellen für Automobile, daß ein Verkrümmen von Platten nicht mehr stattfindet, also auch die unangenehmen Arbeiten und der Zeitverlust für Waschungen, Erneuerung der Säuren und Plattenauswechselungen fast gänzlich entfallen.

Auch die unterirdische Stromzuführung zu den Straßenbahnen ist im allgemeinen weniger geeignet, zumal nicht zu verkennen ist, daß eine Entwässerung und Reinhaltung der unterirdischen Leitungskanäle in so vollkommener Weise, wie es der elektrische Betrieb verlangt, nur schwer durchführbar, eine Betriebsstörung infolge Eindringens von Wasser und Schmutz in die Kanäle daher kaum ganz zu vermeiden ist. Außerdem kann die weitere Belastung des Straßenuntergrunds bei der ohnehin schon hohen Beschwerung desselben mit allen möglichen Leitungskanälen vom straßenbaulichen Standpunkte nicht erwünscht sein, endlich sind die Herstellungskosten bei unterirdischer Stromzuführung so hoch, daß man sich bei Neuanlagen meist allein aus diesem Grunde zu der wesentlich billigern oberirdischen Zuführung entschließen wird. In Dresden hat man auf der König Johannstraße den Versuch mit unterirdischer Stromzuführung zur Straßenbahn gemacht, jedoch, soviel man hört, nicht gerade mit befriedigendem Erfolge.

Das sowohl in technischer als finanzieller Beziehung vollkommenste System elektrischer Straßenbahnen ist auch noch nach dem heutigen Stande der Technik dasjenige mit oberirdischer Stromzuführung. Den Berichten über die 33. Jahresversammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern entnimmt die Allgemeine Elektricitätsgesellschaft Berlin in ihrer Darstellung „Die elektrischen Straßenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung, 1894“,

welcher ich zum Teil in diesen geschichtlichen und technischen Mitteilungen gefolgt bin und teilweise noch folgen werde, darüber das Folgende: „So ist denn bis jetzt das brauchbarste und billigste System der elektrischen Bahnen dasjenige mit oberirdischer Stromzuführung, wie wir dasselbe in mehreren (jetzt kann man sagen: vielen) deutschen Städten in Anwendung finden. Diese elektrischen Bahnen haben sich als vollkommen betriebsfähig in der Praxis bewährt."

Unter den elektrischen Straßenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung werden insbesondere zwei Systeme unterschieden. Dasjenige, bei welchem der Kontakt zwischen der auf dem Dache des Motorwagens befindlichen Leitstange und dem Leitungsdrahte durch ein Rädchen mit ziemlich breiten Flanschen vermittelt wird, das, an der federnden Leitstange befestigt, sich am Leitungsdrahte hinbewegt und auf diese Weise dem elektrischen Strome aus dem Drahte den Übertritt zu dem Wagenmotor fortdauernd gestattet, solange keine Ausschaltung erfolgt. (Trolley.) Das andere System ist insofern von dem vorherbezeichneten verschieden, als es das Kontakträdchen durch einen breiten Bügel ersetzt, in welchen die Leitstange ausläuft und welcher durch fortgesetztes Dahinschleifen an dem Leitungsdrahte den Zutritt der Elektricität zu dem Wagenmotor ermöglicht. Das zweite System ist meines Wissens ein geschütztes Patent der Firma Siemens & Halske in Berlin, findet sich daher nur bei den von ihr installierten Straßenbahnen verwendet. Es hat vor dem andern vor allen Dingen den Vorteil, daß eine Unterbrechung des Stromes und damit der Fahrt, zugleich eine Gefährdung der Drahtanlage, wie sie durch das lästige und recht häufige Herausspringen der Leitstange mit dem Leitungsrädchen aus der Führung des Leitungsdrahtes herbeigeführt wird, ausgeschlossen ist; auch dürfte die Drahtanlage, namentlich an den Kreuzungen bei der Siemensschen Führung, einfacher und weniger kostspielig sein, als bei der andern. Freilich wird dafür andererseits behauptet, der Siemenssche Bügel nehme den Leitungsdraht infolge der härtern Reibung mehr mit, als das Rädchen, daher hielten die Drähte bei Siemensscher Anlage nicht so lange. Die Dresdener elektrische Straßenbahnanlage beider Gesellschaften ist beispielsweise nach Siemensschem System erbaut, bis auf die Strecke

Blasewitz—Tolkewitz—Laubegast, welche früher wenigstens die andere Kontaktführung hatte.

Während früher elektrische Straßenbahnen die oberirdische Stromzuführung häufig seitlich hatten, wird jetzt der Drahtführung zum Zwecke der Stromzuleitung in der Mitte über jedem Geleise der Vorzug gegeben. Man führt die Bahnen ein- und zweigeleisig, je nach Vorhandensein von Bedürfnis und Platz und legt die Geleise ebenfalls je nach Umständen und insbesondere je nach den Verkehrsverhältnissen in die Mitte oder auf die Seite der Straße. Eigenartig ist die Geleisanlage in der Pragerstraße in Dresden, wo man die Geleise in Schlangenlinien (Kurven) von einer Straßenseite auf die andere wechseln läßt, um den Anwohnern dieser wenigstens in ihrem innern Teile etwas engen Straße die An- und Abfuhr der Besuchswagen und der Wagen mit ihren persönlichen und Wirtschaftsbedürfnissen zu erleichtern.

Die Leitungsdrähte sind entweder an eisernen Masten oder an in die Häuser eingelassenen Haken aufgehängt, bilden daher namentlich an Stellen, wo sich mehrere Straßenbahnlinien kreuzen, ein netzartiges Gewirr, nicht unrichtig als „Spinngewebe" bezeichnet, bezüglich dessen ästhetischer Beurteilung wohl alle einig sind. Indessen läßt sich da nichts ändern, solange man nichts Besseres hat — und man gewöhnt sich schließlich an alles.

Zu einer Straßenbahnanlage mit elektrischem Betriebe gehören im wesentlichen folgende Bestandteile:

1. der Oberbau, 2. die Kraftstation, 3. die Stromleitungen, 4. die Fahrzeuge.

1. Der Oberbau.

Jetzt werden die Rillenschienen gewöhnlich ohne Schwellen unmittelbar auf ein betoniertes Packlager in den Straßenkörper gelegt, so daß die Schienenoberfläche nicht über das Straßenpflaster, die Asphaltbahn, den Steinschotter einer chaussierten Straße hinausragt. Die Schienen sind unter einander durch kräftige Laschen und starke Leitungsdrähte verbunden. Die Weichen bestehen entweder aus zwei verbundenen und gemeinsam verstellbaren Zungen, wenn sie in verschiedenen Richtungen durchfahren werden; werden die Weichen dagegen stets in derselben Richtung durchfahren, so benutzt man regelmäßig federnde Zungen.

2. Die Kraftstation.

In der Kraftstation werden die Dampfkessel, Dampf- und Dynamomaschinen, sowie alle sonstigen zur Erzeugung und Messung des elektrischen Stromes erforderlichen Einrichtungen aufgestellt. Die Dampfkessel werden, wie bei allen ähnlichen Anlagen wegen des beim Anheizen unvermeidlichen Staubes getrennt von dem Raume untergebracht, in welchem sich die Dampf- und Dynamomaschinen und das Schaltbrett befinden.

Die zur Erzeugung der Elektricität verwendeten Dynamomaschinen, welche von den Dampfmaschinen getrieben werden, arbeiten gewöhnlich mit ungefähr 500 Volt Spannung; von den Polen der Dynamomaschinen führen isolierte Kupferleitungen nach dem Schaltbrette, auf welchem alle Apparate zur Messung, Regulierung und Schaltung der Ströme in übersichtlicher Weise vereinigt sind.

Um Betriebsstörungen zu vermeiden, werden in der Regel Reservemaschinen bereit gehalten werden müssen.

3. Die Stromleitungen.

Bei den Leitungen von der Dynamomaschine zu den Wagenmotoren und von diesen zurück unterscheidet man die Speiseleitung, die Arbeitsleitung und die Rückleitung.

a) Die Zuleitung des Stromes von dem Schaltbrette bis zu der über der Geleismitte gespannten Arbeitsleitung geschieht durch die Speiseleitungen. Dieselben werden je nachdem ober- oder unterirdisch geführt und haben den Zweck, der Arbeitsleitung den Strom zuzuführen, wenn dieselbe zu lang ist, um ohne größern Spannungsverlust die Stromlieferung allein zu übernehmen. Man hat dadurch zugleich ein Mittel in der Hand, einen Teil der Bahn außer Betrieb zu setzen, ohne dadurch den Verkehr auf den übrigen Strecken in Mitleidenschaft zu ziehen. Zu diesem Zwecke wird die Arbeitsleitung durch Unterbrechungsisolatoren in einzelne Abschnitte zerlegt und jeder derselben durch eine besondere Speiseleitung mit Strom versehen.

Die unterirdischen Speiseleitungen pflegen aus eisenbandarmierten Bleikabeln, die oberirdischen aus isolierten Kupferseilen zu bestehen.

b) Die Arbeitsleitung besteht aus Kupfer- oder Siliciumbronzedraht und ist 5,5 bis 6 m über der Schienenkante mitten über jedem Gleise in der vorher bezeichneten Weise mittelst Spanndrähten und mit Schalldämpfern versehen doppelt isoliert aufgehängt, um den Übertritt des Stromes in die Erde oder die benachbarten Häuser zu verhindern. Schmelzsicherungen werden nach Bedarf angebracht.

c) Zur Rückleitung des Stromes von den Wagenmotoren zur Dynamomaschine werden die Bahnschienen benutzt, die, wie schon oben bemerkt, zur Erhöhung der Leitungsfähigkeit an den Stößen außer durch Laschen durch aufgenietete starke Metalldrähte verbunden sind. Nur, wenn der Querschnitt der Schienen für die in Betracht kommende Strommenge nicht groß genug ist, wird eine besondere metallische Rückleitung dem Geleise entlang verlegt und mit diesem in gewissen Abständen durch Querdrähte verbunden. Die Rückleitung durch die Schienen läßt noch manches zu wünschen übrig, zumal wegen der vagierenden Ströme, durch welche der Telegraphen- und Telephonbetrieb stark beeinträchtigt wird.

4. Die Fahrzeuge.

Der Wagenpark einer elektrischen Straßenbahn teilt sich, abgesehen von den hier nicht weiter in Betracht kommenden Reparatur-, Salzwagen, Schneepflügen u. s. w., in die Motor- und Anhängewagen. Letztere dienen lediglich der Bewältigung des Verkehrs und sind gewöhnlich wie Pferdebahnwagen gebaut. Die Motorwagen enthalten dagegen außer den für die Fahrgäste und das Personal bestimmten Aufenthaltsräumen die zur Fortbewegung mit Elektricität nötigen Maschinen und Apparate. (Den Motor mit der Kurbel, durch welche der Führer den Wagen in Bewegung setzt und ihn auf elektrischem Wege bremsen kann, die Luftbremse, die Handbremse, den Ausschalter, die Leitstange, die Bleisicherungen gegen Feuersgefahr und Blitzschlag.) Überdies sind die Motor- und die Anhängewagen mit durchgehender elektrischer Beleuchtung, sowie Bremsvorrichtung, ebenso für unvorhergesehene Fälle mit Petroleumnotlampen versehen.

Die Bezeichnung „Straßenbahn" besagt schon, daß Bahnen dieser Art in den Straßenkörper verlegt zu werden pflegen.

Selbstverständlich ist damit die elektrische Bahn auf besonderm Bahnkörper, sei es im Erdniveau, sei es unterirdisch (Tunnelbahn), sei es als Hochbahn nicht ausgeschlossen. Während außer der eigentlichen Straßenbahn die erstere Abart häufiger ist, kommt man auf die Tunnelbahn der hohen Kosten wegen im allgemeinen selten zu. Es sei jedoch hier bemerkt, daß man bezüglich der unterirdischen Bahnen zwischen den sehr tiefliegenden Untergrundbahnen und den unmittelbar unter das Straßenpflaster verlegten Unterpflasterbahnen zu unterscheiden hat. Die ersteren richten sich nicht nach den Straßenzügen, während dies bei den letzteren, deren Herstellung sich erheblich billiger stellt, der Fall ist. Sie haben noch den Vorzug, daß in den Bahntunnel zugleich die Schleußenkanäle, die Gasrohre und die elektrischen Kabel der verschiedenen Art aufgenommen werden können. Da das Straßenpflaster bez. der Straßenkörper unmittelbar auf der Decke des Bahntunnels aufsitzt, ist hier jeder Baumwuchs ausgeschlossen.

Dagegen hat man in manchen Städten für die Hochbahn Vorliebe, so in Berlin; freilich geht dort eine ebenso große Strömung gegen die Anlage, sei es gegen ihre Führung, sei es gegen das Projekt überhaupt. Es läßt sich manches gegen die Hochbahnen einwenden, namentlich die entschiedene Verunzierung der Straßen, durch die sie geführt werden, durch den eisernen Unterbau, die Entwertung der anliegenden Grundstücke, das Getöse der über den Viadukt dahin fahrenden schweren Wagen u. s. w.

§ 26. Die elektrischen Bahnen sind Eisenbahnen im Sinne von §§ 315, 316 R.S.G.B.[1]

Über die elektrischen Bahnen als Eisenbahnen im Sinne der §§ 315, 316 R.S.G.B. enthält ein Urteil des Reichsgerichts,

---

[1] § 315 R.S.G.B.:

Wer vorsätzlich Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel oder sonstiges Zubehör derselben dergestalt beschädigt, oder auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, daß dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bestraft.

Ist durch die Handlung eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter 5 Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder

1. Straffenat, vom 17. September 1885, abgedruckt in Regers Entscheidungen 6. Bd. S. 289 die folgenden Sätze:

Die Eisenbahn im weitesten Sinne des Worts ist eine Straße, auf der sich die zur Beförderung von Menschen und Gütern dienenden Fuhrwerke nicht beliebig auf allen Stellen der Straßenbreite, sondern ausschließlich auf fest bestimmten eisernen Spuren bewegen. Es fragt sich nun, ob die §§ 315, 316 R.S.G.B. diesen allgemeinen Begriff der Eisenbahn, oder den beschränktern der durch mechanische Kraft betriebenen oder den beschränktesten der durch Dampfkraft betriebenen Eisenbahn unterstellen; die weiteste Auslegung des Begriffs läßt die von dem Instanzgericht angeführte Entscheidung des ersten Civilsenats des Reichsgerichts zu, welche sich allerdings zunächst auf ein anderes Reichsgesetz, das Gesetz, betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betrieb von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen vom 7. Juni 1871[2] bezieht, und welche sich auf die Motive des Gesetzes selber stützen kann; die Entscheidungen des ersten Strafsenats des R.G. vom 3. Juli und vom 1. Dezember 1884 (Reg.-Entsch. 4. Bd. S. 75 und 359) geben die Anwendung der §§ 315 ff. des R.S.G.B. auf die Straßenbahnen mit Lokomotivbetrieb zu; das Urteil des zweiten Strafsenats des Reichsgerichts vom 19. Mai 1885 (Reg.-Entsch. 6. Bd. S. 75) schließt übereinstimmend mit einer Entscheidung des Obertribunals vom 2. Oktober 1875 (Oppenhoff, Rechtspr. 16. Bd. S. 625) die Pferdebahnen aus, läßt aber ausdrücklich die Frage offen, ob Eisenbahnen, die zwar nicht mit Dampf, aber mit gleichwirkenden anderen Naturkräften betrieben werden, unter die §§ 315 ff. R.S.G.B. subsumiert werden können. Der Bundesrat sprach sich bei Beratung der Novelle zum Reichsstrafgesetzbuche vom 26. Februar 1876 (R.G.Bl. S. 39) gegen die erweiterte Auslegung des § 315 R.S.G.B. aus, hatte aber dabei vornehmlich die Pferdeeisenbahnen im Auge (vergl. Druckſ. 1875 11. Bd. S. 33). Die elektrische Eisenbahn fällt unter die §§ 315, 316 R.S.G.B.; dieselbe ist eine Eisenbahn, sie hat mit den Dampfbetrieben nicht allein die Geleise gemeinsam, sondern auch die Anwendung einer elementaren, der menschlichen Führung nicht unbedingt unterworfenen Naturkraft, welche entfesselt gefährlich werden kann; die Wirkung des elektrischen Stroms für die Schnelligkeit der Fortbewegung und die bei Störungen daraus entstehenden Folgen für den

---

lebenslängliche Zuchthausstrafe ein. — § 316 R.S.G.B. (in der frühern Fassung): Wer fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängnis bis zu 1 Jahre und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis bis zu 3 Jahren bestraft. (Vergl. hierzu jedoch im Texte unten S. 207.)

Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen. (Diese Strafe trifft nach einem Urteile des Reichsgerichts vom 5. Dezember 1880 auch „vorübergehend" angestellte Personen.)

[2] Vergl. § 55.

Transport von Menschen und Sachen sind annähernd die gleichen; der Grund der strengen Strafbestimmungen in den §§ 315, 316 R.S.G.B. trifft also auch bei den elektrischen Bahnen zu; der Wortlaut ist nicht entgegen: das Strafgesetz enthält nirgends eine Andeutung, daß man nur die eine Naturkraft, den Dampfbetrieb sichern wollte; daraus, daß man bei Abfassung des Gesetzes zunächst an diese Art der bewegenden Kraft dachte, folgt nicht, daß man den gleich nötigen Schutz einer etwa künftig anzuwendenden elementaren Kraft versagen wollte; wie schon in dem Urteile vom 1. Dezember 1884 (s. o.) ausgesprochen, ist die Unterstellung nicht berechtigt, daß der Gesetzgeber seine Anordnungen lediglich für die zur Zeit der Entstehung des Gesetzes übliche Konstruktion der Eisenbahn erlassen wollte; deshalb kann auch der Entstehungsgeschichte des Paragraphen keine Bedeutung für vorliegende Frage eingeräumt werden. Völlig unrichtig ist die Behauptung, daß das Gesetz nur auf die vom Gesetzgeber direkt erwogenen Fälle angewendet werden dürfe; der Gesetzgeber vermag nicht zum voraus die reiche Mannigfaltigkeit des Lebens zu fixieren, das Gesetz gilt für alle Fälle, auf welche es nach richtiger Auslegung paßt, mag der Gesetzgeber an dieselben gedacht haben oder nicht; und es ist im letztern Falle keine analoge, sondern eine direkte Anwendung des Gesetzes, welcher der Grundsatz des § 2 R.S.G.B.[3] nicht entgegensteht; daß der Mangel an Bahndämmen, Barrieren, allgemeinen Reglements, einer Signalordnung der Anwendung des § 316 R.S.G.B. nicht im Wege ist, hat das Urteil vom 3. Juli 1884 (s. o.) für die Straßenbahnen ausgeführt; übrigens bestehen bereits besondere Verordnungen lokaler Natur über die elektrischen Bahnen.

§ 27. Fortsetzung.

Seitdem das Reichsgericht den Rechtsgrundsatz aufgestellt hat, daß die mittelst elementarer Kraft auf Schienensträngen bewegten Fuhrwerke im rechtlichen Sinne den Eisenbahnen gleich gewürdigt werden sollen, kommt die Strafvorschrift des § 316 R.S.G.B. gegen jeden zur Anwendung, der fahrlässigerweise mit einem Motorwagen derart in Berührung kommt, daß dieses Beförderungsmittel beschädigt, oder ihm ein Hindernis bereitet, oder sonstwie der Transport in Gefahr gebracht wird, und für das Zuwiderhandeln hiergegen ist nur Gefängnisstrafe, nicht aber auch Geldstrafe angedroht.

Auf Grund des Preußischen Allg. Landrechts I 6 § 26 muß aber der, der ein auf Schadensverhütungen abzielendes Polizeigesetz

[3] § 2 R.S.G.B.: Eine Handlung kann nur dann mit einer Strafe belegt werden, wenn diese Strafe gesetzlich bestimmt war, bevor die Handlung begangen wurde. Bei Verschiedenheit der Gesetze von der Zeit der begangenen Handlung bis zu deren Aburteilung ist das mildeste Gesetz anzuwenden.

vernachlässigt, für allen Schaden, welcher durch die Beobachtung des Gesetzes hätte vermieden werden können, ebenso haften, wie wenn dieser aus seiner Handlung unmittelbar entstanden wäre. Hierzu tritt noch, daß, wer in der Ausübung einer unerlaubten Handlung sich befunden hat, nach § 25 a. a. O.[4] die Vermutung wider sich hat, es sei ein bei solcher Gelegenheit entstandener Schade durch seine Schuld verursacht worden, um ihn auf Grund des § 10 ff. ebenda schadensersatzverpflichtet zu machen. Diese Rechtslage wird in dem Bürgerlichen Gesetzbuche für das Deutsche Reich aufrecht erhalten, nach dessen § 823[5] zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet ist, wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines Andern widerrechtlich verletzt; ja sie wird sogar insoweit verschärft, wie § 831[6] die Eintrittsverbindlichkeit dessen, der einen Andern zu einer Verrichtung bestellt, über das Maß der landrechtlichen erhöht, so daß der Dienst- bez. Arbeitgeber in weiterm Umfange für die Handlungen seines Gesindes oder Gewerbegehilfen einzustehen haben wird.

Diese Verhältnisse haben veranlaßt, daß sich zunächst namentlich in den Kreisen der preußischen Lohnfuhrunternehmer eine tiefgehende Bewegung gegen solche rechtliche Beurteilung geltend machte

---

[4] § 25 Pr. Allg. L.R. 1. Teil 6. Tit. Wer aber in der Ausübung einer unerlaubten Handlung sich befunden hat, der hat die Vermutung wider sich, daß ein bei solcher Gelegenheit entstandener Schade durch seine Schuld verursacht worden.

[5] § 823 D.B.G.B.: Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines Andern widerrechtlich verletzt, ist dem Andern zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines Andern bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalte des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.

[6] § 831 D.B.G.B.: Wer einen Andern zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatze des Schadens verpflichtet, den der Andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Vorrichtungen oder Gerätschaften zu beschaffen hat, bei der Beschaffung oder der Leitung die im Verkehre erforderliche Sorgfalt beobachtet oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

Die gleiche Verantwortlichkeit trifft denjenigen, welcher für den Geschäftsherrn die Besorgung eines der im Abs. 1 Satz 2 bezeichneten Geschäfte durch Vertrag übernimmt.

und daß denselben auch sehr bald die außerpreußischen Lohnfuhrunternehmer folgten.

Diese Bestrebungen, welche die reichsgesetzliche Regelung des gesamten Straßenbahnwesens, insbesondere die Abänderung von §§ 315, 316 R.S.G.B. zum Gegenstande haben, sind vom Verbande deutscher Lohnfuhrunternehmer und von der Fuhrwerksberufsgenossenschaft aufgenommen worden. Bereits unterm 28. Dezember 1897 hatte sich dieser erstgedachte Verband mit einer auf die Abänderung der §§ 315, 316 R.S.G.B. gerichteten Petition an den Deutschen Reichstag gewendet und es erreicht, daß diese Petition u. a. am 30. April 1898 im Plenum des Reichstags besprochen wurde. Der Reichstag wollte nicht verkennen, daß eine schleunige Abänderung der Gesetzgebung behufs Milderung der großen Härten bei Gefährdung eines Straßenbahnzugs dringend nötig sei, und hat der Regierung die Petition als Unterlage zur Abänderung der Gesetzgebung überwiesen.

Unterm 11. März 1899 ist dem Reichstage von derselben Stelle eine weitere Petition um Erlaß eines Reichsgesetzes über die Anlage und den Betrieb von Straßenbahnen (mit Pferde-, Dampf- oder Elektricitätskraft) eingereicht worden, deren Hauptpunkte, vom übrigen Inhalte abgesehen, nach der Nr. 11 der Zeitschrift „Der Fuhrhalter" vom 16. März 1896 die folgenden sind:

1. In Anbetracht, daß das öffentliche Verkehrsinteresse nicht lediglich durch Anlage von Straßenbahnen gewahrt wird und der übrige Fuhrbetrieb unter keinen Umständen durch solche Anlagen lahmgelegt werden darf, sind Straßenbahnen nur in mindestens 16 m breiten Straßen zuzulassen.

2. Die Fahrgeschwindigkeit darf in der verkehrsreichen Innenstadt nicht wesentlich größer sein, als bei den Pferdebahnen. Für die Außenstadt und den Verkehr nach Vororten darf die Geschwindigkeit auf dem Straßenplanum 20 km in der Stunde nicht überschreiten. Die Straßenbahnen für den Schnellverkehr sind aus dem Straßenverkehre im Innern der Städte auszuscheiden und, soweit erforderlich, als Hoch- oder Tiefbahnen anzulegen.

3. Die Bremswirkung für die schweren Wagen muß durch geeignete Vorrichtungen so stark sein, daß die Wagen auch bei voller Fahrgeschwindigkeit auf eine bestimmte, möglichst kurze Strecke gebremst werden können.

4. Die Anzahl der Linien und Wagen, welche durch eine Straße führen, sind festzusetzen, damit nicht ununterbrochene Wagenzüge entstehen, welche jede Cirkulation hemmen.

5. Anhängewagen sind im Stadtinnern grundsätzlich nicht zuzulassen, da lange Wagenzüge eine ganz besondere Gefahr bilden.

6. Die elektrischen Oberleitungen sind für den Fall des Zerreißens gegen das Herunterfallen der Drähte zu sichern.

7. Der Ober- und Unterbau der Geleisanlagen muß bestimmt festgesetzten Normen entsprechen, da eine mangelhafte Herstellung des Unterbaues das Straßenplanum verdirbt und eine stete Gefahr für den übrigen Verkehr bildet, mangelhaftes Schienenmaterial für die Pferde aber besonders gefährlich ist.

8. In Ansehung des Grundsatzes, daß der Bahnschutz eine für die Gesamtheit und den öffentlichen Verkehr durchaus notwendige Maßregel, würden ausreichende strafrechtliche Bestimmungen für fahrlässige oder böswillige Gefährdung von Straßenbahnen anzusehen sein. Die fernere Unterstellung unter § 316 R.S.G.B. dürfte in diesem Falle nicht mehr erforderlich sein, auch wenn, wie wir uns der sichern Hoffnung hingeben, der § 316 durch Zulassung der Geldstrafe eine wesentliche Milderung erfahren sollte. Von einem hohen Hause ist im vergangenen Jahre bereits anerkannt, daß nach Lage der jetzigen Verhältnisse die nach § 316 R.S.G.B. z. Zt. in jedem Falle auszusprechende Gefängnisstrafe, selbst wenn eine „Gefährdung" eines Eisenbahntransports im eigentlichen Sinne gar nicht vorliegt, eine baldigst zu beseitigende Härte in sich birgt.

Auch dem 1898 wieder zusammengetretenen Reichstage war zu demselben Zwecke, dieses Mal von der Fuhrwerksberufsgenossenschaft, eine in ihren Anträgen noch weiter gehende Petition unterbreitet worden, welche die preußischen Verhältnisse besonders berücksichtigt und nach der Zeitschrift „Der Fuhrhalter" (Nr. 4 vom 26. Januar 1899) in folgenden Anträgen gipfelte:

a) Den hohen Reichstag um Erlaß eines Gesetzes zu bitten, welches die wirtschaftliche und rechtliche Stellung der sich in den Städten und auch auf dem flachen Lande abwickelnden Straßenbahnbetriebe anderweit regelt. Insonderheit wird der Erlaß von gesetzlichen Bestimmungen angeregt, welche jene Straßenbahnen, wenn für sie Elektricität oder Dampf als fortbewegende Kraft in Anwendung kommt, der Einwirkung des Gesetzes über die Kleinbahnen (vergl. § 28) entziehen, so daß diese Verkehrseinrichtungen denjenigen ortspolizeilichen Vorschriften unterfallen, welche für den Straßenverkehr des Orts Gültigkeit haben, für den sie getroffen sind;

b) vornehmlich aber soll an den hohen Reichstag die Bitte gerichtet werden, durch eine gesetzliche Bestimmung den Gebrauch von Anhängewagen bei Straßenbahnen mit Dampf- und Elektricitätsbetrieb zur Verhütung von Unfällen gänzlich zu untersagen.

Es heißt alsdann in der Begründung dieser Petition weiter:

Die Fuhrwerksberufsgenossenschaft muß dagegen Verwahrung einlegen, daß dem Lohnfuhrgewerbe für die bei seiner Ausübung sich ergebenden mittelbaren und unmittelbaren Gefahren der den Gesetzen der Billigkeit entsprechende Schutz bisher teilweise ohne Grund versagt und für die Abänderungen seit

längerer Zeit bestehender gefahrdrohender technischer Einrichtungen durch den Erlaß gesetzlicher Bestimmungen wenig oder gar nichts geschehen ist. Einrichtungen, welche die Sicherheit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen so erheblich verkürzen, wie die mittelst Anwendung von Elektricität oder Dampf bewirkte Fortbewegung von Straßenbahnwagen und Straßenbahnzügen auf dem Niveau der Straßen, sollten unter allen Umständen der schärfsten staatlichen Kontrolle und besonderen reichsgesetzlichen Bestimmungen unterworfen sein.

Vornehmlich hat die Fuhrwerksberufsgenossenschaft die Aufgabe, für die Unfallverhütung im Lohnfuhrgewerbe einzutreten, und diejenigen Momente in das rechte Licht zu setzen, welche die Unfallsgefahr und dementsprechend auch die von ihr erwarteten Leistungen erhöhen oder herabsetzen können.

Seit der Einrichtung der durch Elektricität und Dampf betriebenen Straßenbahnen in Stadt und Land hat die für das Lohnfuhrgewerbe vorhandene, von außen kommende, betriebsfremde Gefahr erheblich zugenommen. Im Laufe der letzten Jahre hatte die Fuhrwerksberufsgenossenschaft eine große Anzahl von entschädigungspflichtigen Betriebsunfällen zu verzeichnen, die durch den Verkehr dieser Bahnen verursacht waren. Bei der Untersuchung des sich im Einzelfalle ergebenden Sachverhalts ist häufig und nachdrücklich Klage darüber geführt worden, daß den Bahnen die Straßen älterer und enggebauter Stadtteile geöffnet werden, daß sie bei der Fahrt, auch gelegentlich einer schwierigen Passage, ein zu schnelles Tempo einschlagen und die an den Wagen befindlichen Brems- und Hemmvorrichtungen nicht schnell und sicher genug in Thätigkeit gesetzt werden können. Ohne Zweifel sind aber die den Wagen der Straßenbahnen beigegebenen Bediensteten mit Hilfe der Strom- oder Dampfzuleitungsapparate ungleich leichter im stande, die Fahrgeschwindigkeit der Wagen in einer bestimmten Grenze zu erhalten, als die Lenker schwer beladener Gespanne in einem sehr kurzen Zeitraume die Straßenbreite für die Motorwagen freizumachen vermögen. In der Regel ertönt das Glockenzeichen eines Straßenbahnwagens, welches zur Öffnung einer Bahnlinie auffordert, so spät, daß sich die Lastfuhrwerke und sonstige Fahrzeuge nur mit Mühe und Not von demjenigen Straßenteile zu entfernen vermögen, auf welchem sie sich befinden. Alle diese ungünstigen Umstände verschärfen sich aber noch, wenn, wie gewöhnlich, die Straßenbahnwagen von hinten auf der vorgeschriebenen rechten Seite der Straße heranfahren und die letztere zu beiden Seiten der Schienenanlage nicht solche Breite besitzt, daß ein Ausweichen nach außen möglich ist. Das Ausweichen der Fuhrwerke vor dem von rückwärts herannahenden Motorwagen hat hauptsächlich zu einer großen Anzahl von Unglücksfällen geführt, die dann in der Regel die Fuhrwerksberufsgenossenschaft belasten. So lange aber die Straßenbahnen, als durch mechanische Kräfte betriebene Unternehmungen, deren Fahrzeuge gebunden sind, seitens des Gesetzgebers als „Eisenbahnen" behandelt werden, solange derartige Unternehmungen also Vorrechte genießen, die niemand Anderm im öffentlichen Verkehre der Städte und Vororte zugestanden werden, dürften sich die unausgesetzten Klagen über die Zunahme der Gefährlichkeit im Straßenbahnverkehre nicht vermindern.

Mit Recht fordern daher die Unternehmer des Lohnfuhrwerkes und die Fuhrwerksberufsgenossenschaft eine schleunige und radikale Beseitigung dieser Mißstände durch eine reichsgesetzliche Regelung des gesamten Straßenbahnwesens, durch Ausschluß der durch Elektricität und Dampf betriebenen Straßenbahnen aus der Rechtssphäre des Kleinbahnengesetzes und durch einen Erlaß von Bestimmungen, nach welchen fernerhin diese Verkehrseinrichtungen allgemein denjenigen ortspolizeilichen Bestimmungen unterfallen sollen, welche für den Straßenverkehr desjenigen Ortes Gültigkeit haben, für den sie geschaffen wurden.

Ferner werden aber auch die Unternehmer von Straßenbahnen, denen ein großer Teil des Straßenplanums ausgeliefert wird, anzuhalten sein, die ihnen überwiesenen Straßenzüge baulich in einem solchen Zustande zu erhalten, daß sie für jeglichen Verkehr stets passierbar sind, daß sich also namentlich die Geleiseanlagen mit dem Straßenplanum in gleicher Höhe befinden. Wegen der Vernachlässigung des Unterbaues (Straßenniveaus) der Bahnanlage und der hierdurch herbeigeführten Unglücksfälle sind die Verwaltungen der Straßenbahnen häufig genug bestraft und für haftpflichtig erklärt worden.

Die vorstehend aufgeführten Übelstände, welche der Betrieb der Straßenbahnen mittelst Elektricität und Dampf bisher im allgemeinen gezeitigt hat, überragt aber hinsichtlich der Gefährlichkeit die Verwendung sogenannter Anhängewagen, welche ähnlich wie bei Eisenbahnzügen mit dem Motorwogen verkoppelt werden. Nach den Straßenpolizeiordnungen aller größeren Städte des Reiches wird den Lohnfuhrwerksunternehmern der Gebrauch von Anhängewagen untersagt, weil dieselben die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs einschränken und die möglichst leichte Cirkulation aller Fuhrwerke behindern. Befremden muß es daher, daß der Gebrauch dieser Anhängewagen den Straßenbahnunternehmungen, welche elementare Kraft verwenden, nach den ortspolizeilichen Bestimmungen in fast allen Fällen zugestanden wurde. Häufig aber beschränken sich diese Unternehmungen nicht auf den Gebrauch eines Anhängewagens, sondern fügen noch einen weitern hinzu, so daß schließlich ein 30 und mehr Meter langer Eisenbahnzug durch die Straßen rollt. Die Fortbewegung solcher Straßenbahnzüge im lebhaft bewegten Straßenverkehre bringt Gefahren mit sich, welche in keinem Verhältnisse zu dem Nutzen stehen, den diese Einrichtung der Öffentlichkeit darbietet. Die Möglichkeit des Eintritts eines Unglücks erhöht sich an den Kreuzungspunkten der Straßen derartig, daß der Übergangs- und direkte Verkehr kaum noch mit der größten Aufwendung von Geistesgegenwart und Geschick zu bewältigen ist. Wenn aber schon die den Bürgersteig benutzenden Fußgänger vor den herannahenden Straßenbahnzügen beim Überschreiten der Straßen und Plätze ernstlich auf der Hut sein müssen, wieviel ungünstiger gestaltet sich der Fuhrwerksverkehr auf dem Straßenplanum selbst, dessen Breite häufig zur Hälfte und dessen Länge nicht minder beträchtlich von den in schneller Bewegung befindlichen Straßenbahnzügen eingenommen wird. Solche Verkehrshindernisse würden sich zweifellos erträglicher gestalten, wenn die Motorwagen einzeln abgelassen und so die vorgeschriebene Strecke passieren würden. Der bei ihrem Erscheinen zusammengedrängte Straßenverkehr

könnte dann leichter in sein altes Bett zurückfluten; solange es aber den mittelst Elektricität und Dampf fortbewegten Straßenbahnen gestattet ist, dem Motorwagen einen oder mehrere Wagen für den Transport von Personen oder Sachen anzuhängen, wird die in der Neuzeit durch vervollkommnete Verkehrsmittel erzeugte erhöhte Gefahr nicht abnehmen, und die Fuhrwerksberufsgenossenschaft als Trägerin der Unfallversicherung für nahezu 30 000 sich in den Städten und auf dem Lande abwickelnde Lohnfuhrwerksbetriebe hätte fortgesetzt ein weiteres Anwachsen ihrer Entschädigungsverbindlichkeiten zu beklagen. Aber auch den Straßenbahnunternehmungen würde mit Willfahrung der vorstehenden Petition nur gedient sein; denn schon jetzt häufen sich die bei den einzelnen Gesellschaften gestellten Regreßansprüche nicht unbedenklich, und die deswegen angestrengten Prozesse verlaufen meist für die Beklagten ungünstig. Nach langjähriger Erfahrung erscheint es nicht zweifelhaft, daß die meisten Unglücksfälle und aus diesen sich ergebenden Schäden hauptsächlich ihre Ursache in den mangelhaften, dem allgemeinen öffentlichen Verkehre nur zu wenig angepaßten Betriebseinrichtungen finden.

Die Fuhrwerksberufsgenossenschaft hat daher geglaubt, mit dieser Vorstellung, die in der Hauptsache eine ausgiebige im Sinne des Gesetzgebers liegende Unfallverhütung bezweckt, nicht zurückhalten zu sollen.

Ferner hatte der Verein Leipziger Fuhrwerksbesitzer eine Petition ähnlichen Inhalts an den jetzt tagenden Deutschen Reichstag gerichtet; in derselben wurde gebeten, den § 316 R.S.G.B. dahin zu ergänzen, daß Straßenbahnen nicht als Eisenbahnen i. S. des § 316 anzusehen seien. Dabei war man von der Thatsache ausgegangen, daß § 316 in dem Abschnitte des Strafgesetzbuches steht, der die gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen behandelt, und folgerte nun weiter, die Gefährdung eines Straßenbahnwagentransports sei keine gemeingefährliche Handlung, das sei auch der Standpunkt der Gesetzgebung. Wenn die Rechtsprechung zu einem andern Ergebnisse gelangt sei, so sei das ein verhängnisvoller Irrtum, indem man die Straßenbahnen den Fernbahnen gleichgestellt habe. Man brauche nicht zu glauben, daß die Straßenbahnen schutzlos würden, wenn § 316 die erbetene Deklaration erführe. § 366 Ziff. 10 R.S.G.B. bedrohe mit Geldstrafe oder Haft jeden, der die zur Erhaltung der Sicherheit u. s. w. auf den öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder Wasserstraßen erlassenen Polizeiverordnungen übertritt und beispielsweise in Leipzig seien hierüber sowohl im Straßenpolizeiregulativ § 32 (s. unten § 53), als in besonderen Verordnungen ausführliche Vorschriften erlassen, durch die der Verkehr der Straßenbahnen und das sich ihrer bedienende Publikum völlig

ausreichend geschützt wird. Was in Leipzig geschehen sei, werde wohl auch in anderen Städten mit Straßenbahnen möglich sein.

Zu demselben Gegenstande hatten der Abg. Agster und Gen. im Reichstage beantragt, im § 316 R.S.G.B. zwischen dem 1. und 2. Absatze folgenden neuen Absatz einzufügen: „Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Geldstrafe bis zu 500 Mk. ein.“ — Zur Erläuterung wurde bemerkt:

„Bei Erlaß des Strafgesetzbuches pflegten die Eisenbahnen auf gesonderten Bahnsträngen durch Gräben, oft durch Zäune von dem übrigen Verkehre abgetrennt, betrieben zu werden. Es gehörte ein ungewöhnliches Maß von Fahrlässigkeit dazu, einen Eisenbahntransport zu gefährden. Daher erklärt es sich, daß das Gesetz nur Freiheitsstrafen zuläßt. Gegenwärtig werden unzählige Dampfbahnen, elektrische Bahnen, Gasbahnen und dergleichen auf öffentlichen Straßen und Wegen betrieben, wo sie in fortwährende Berührung mit dem Wagenverkehre geraten. Die Gefährdung eines Motorwagens dieser Art ist durchaus nicht so bedenklich, wie die eines Eisenbahntransportes auf einer Vollbahn. Es ist andererseits auch bei einem ganz geringfügigen Versehen sehr viel leichter möglich, daß eine solche Bahn in Kollision mit einem Fuhrwerke gerät oder in anderer Weise durch den Straßenverkehr gefährdet wird. Die Gerichtsbehörden empfinden es (wie man oft verkünden hört) selbst als einen bedauerlichen Umstand, daß sie jeden, der einen Eisenbahntransport auch in der geringfügigsten Weise gefährdet hat, mit Gefängnis bestrafen müssen. Dies hat zur folgenden Konsequenz geführt: Ist bei einem solchen Zusammenstoße ein Anderer verletzt worden, so ist das Gericht nach dem Grundsatze des § 73 R.S.G.B. in der Lage, statt aus § 316 verurteilen zu müssen, den § 223 (Körperverletzung) anzuwenden. Dann vermag das Gericht in Anwendung dieser Gesetzesbestimmung, die zwar eine höhere Maximalstrafe, aber zugleich mildere Mindeststrafe kennt, auf Geldstrafe zu erkennen, und von dieser Befugnis wird in der Praxis häufig Gebrauch gemacht. Ist dagegen kein Mensch verletzt worden, so sind die Gerichte gezwungen, Freiheitsstrafen zu verhängen. So kommt es, daß der mildere Fall härter bestraft werden muß, als der schwere. Eine schleunige Abänderung thut not.“

Ferner hatten der Abg. Gröber und Gen. im Reichstage den Antrag eingebracht, § 316 R.S.G.B., wie folgt, zu fassen:

„Wer fahrlässiger Weise den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängnis bis zu 1 Jahre oder mit Geldstrafe bis zu 900 Mk. und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis von 1 Monat bis zu 3 Jahren bestraft.“

Die etwas knappe Begründung hierzu hatte folgenden Wortlaut:

„Der vorstehende Antrag entspricht genau der Bestimmung im § 309 (vergl. auch § 318) R.S.G.B. Er unterscheidet sich von dem Antrag Agster und Gen. einerseits dadurch, daß er auch für die gewöhnlichen Fälle Geldstrafe zuläßt, selbst wenn mildernde Umstände nicht besonders festgestellt sind, andererseits dadurch, daß er die Geldstrafe unbedingt ausschließt, falls durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist. Diese Ausschließung ist im Hinblicke auf die Strafmaße erforderlich, welche in den Vorschriften des Strafgesetzbuches über fahrlässige Tötung (§ 222), sowie über fahrlässige, den Tod eines Menschen verursachende Herbeiführung eines Brandes (§ 309) oder einer Überschwemmung (§ 314) angedroht sind."

So berechtigt die Wünsche der Besitzer und Lenker von durch Tiere fortbewegten Wagen nach einer Abänderung der §§ 315 und 316 R.S.G.B. sein mögen, so kann andererseits nicht verkannt werden, daß sich die Kutscher namentlich der Lastfuhrwerke aller Art der Straßenbahn gegenüber leider häufig nicht so verhalten, wie es im Interesse ihrer eigenen Fuhrwerke und der Straßenbahnwagen, wie des verkehrenden Publikums erforderlich ist. Man kann tagtäglich beobachten, daß die Lastwagen mit Vorliebe ohne Not auf den Straßenbahngeleisen gefahren werden, daß wiederholtes Läuten der Straßenbahnwagenführer schon von weitem die Kutscher der Lastgeschirre nicht dazu veranlaßt, das Geleise frei zu machen, daß von leichteren Geschirren in ungeschicktester Weise Straßenkreuzungen mit Bahngeleisen im raschen Tempo überfahren werden, vom verkehrsordnungswidrigen Linksfahren gar nicht zu reden. Geschieht nun solch ungeschicktes Fahren namentlich an feuchten Tagen, so ist es den Führern der Straßenbahnwagen trotz Anwendung der elektrischen und Luftbremse oft unmöglich, ihren Wagen rechtzeitig zum Stehen zu bringen, da er durch seine lebendige Kraft auch mit angebremsten Rädern auf den feuchtglatten Schienen noch eine Strecke fortzugleiten pflegt — dann ist der Zusammenstoß beinahe unvermeidlich, und nun pflegen die Kutscher ihre Schuld dem zumeist ganz unschuldigen Straßenbahnwagenführer aufzuhalsen. So besteht ein fortwährender kleiner Krieg zwischen Kutschern und Straßenbahnbeamten; von gutem Willen, der sich namentlich bei den Kutschern zeigen müßte, ist wenig zu spüren. Und doch müssen

sie ihn bethätigen, wenn ihnen kein Zusammenstoß mit dem Straßenbahnwagen begegnen soll, da sie bei geschicktem und vorsichtigem Fahren völlig Herren ihres Geschirrs sind, während ja der Straßenbahnwagen an das Geleis gefesselt und an die eigenartigen Umstände namentlich des elektrischen Betriebs gebunden ist.

Die nach dem Vorstehenden gekennzeichneten Wünsche der beteiligten Kreise haben insofern Erfolg gehabt, als der Reichstag in der Sitzung vom 13. Dezember 1899 der die Strafbestimmung des § 316 R.S.G.B. mildernden Abänderung im Sinne des Antrags Gröber und Gen. in der 3. Lesung zugestimmt hat. Nachdem auch der Bundesrat hierzu verfassungsgemäß sein Einverständnis erklärt hat, ist von Sr. Majestät dem Kaiser folgendes Gesetz, betr. die Abänderung des § 316 des Strafgesetzbuchs:

Einziger Artikel.

Im § 316 Abs. 1 des Strafgesetzbuchs werden hinter den Worten „mit Gefängnis bis zu einem Jahre" die Worte eingeschaltet:

„oder mit Geldstrafe bis zu neunhundert Mark",

unterm 27. Dezember 1899 erlassen und im Reichsgesetzblatte vom 30. Dezember 1899 mit Gesetzeskraft vom 14. Januar 1900 ab veröffentlicht worden. Damit hat diese viel Staub aufwirbelnde Frage ihre zufriedenstellende Lösung gefunden. Die weitergehenden Wünsche, in denen ebenso manches Zutreffende enthalten ist, zu berücksichtigen, dürfte zunächst noch nicht die Zeit sein, würde auch voraussichtlich in den Bundesstaaten auf erheblichen Widerspruch stoßen. Es könnte sich jedoch fragen, ob von den interessierten Stellen nicht versucht werden möchte, ihre Wünsche in den gesetzgebenden Körperschaften der Bundesstaaten zu erreichen, zumal den letzteren sicher viel daran liegen muß, ihr Konzessionsrecht in Bezug auf die mit elementarer Kraft betriebenen Straßen- und Kleinbahnen unangetastet zu sehen, und sie vielleicht gerade zu dem Ende sich eher zum Erlasse von gesetzlichen Bestimmungen in der angedeuteten Richtung geneigt zeigen. Jedoch möchten sich die Petenten nicht zu großen Hoffnungen auf Erfüllung aller ihrer Wünsche hingeben; denn, daß mehrere derselben einfach unausführbar sind und daß sich der Lohnfuhrwerksbetrieb eben den jetzigen Verkehrsverhältnissen anzupassen hat, kann nicht zweifelhaft sein.

§ 28. Die öffentlich-rechtliche Stellung der elektrischen Bahnen. a) In Preußen. Das sog. Kleinbahnengesetz vom 28. Juli 1892.

Die öffentlich-rechtliche Stellung der sog. Kleinbahnen, zu denen auch die elektrischen Bahnen gehören, ist in Preußen durch das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 (Ges.S. f. d. K. Pr. Staaten S. 225) geregelt. Dieses Gesetz enthält die nachstehenden Bestimmungen:

I. Kleinbahnen.

§ 1. Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Ges.-S. S. 505) nicht unterliegen.

Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden.

Ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 vorliegt, entscheidet auf Anrufen der Beteiligten das Staatsministerium.

§ 2. Zur Herstellung[1] und zum Betriebe einer Kleinbahn bedarf es der Genehmigung der zuständigen Behörde. Dasselbe gilt für wesentliche Erweiterungen oder sonstige wesentliche Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes. Diese Genehmigung ist zu versagen, wenn die Er-

[1] In einem Runderlasse vom 13. Januar 1896 weist der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten darauf hin, daß es, bevor über die Erteilung der Erlaubnis zur Vornahme von Vorarbeiten für Kleinbahnen mit der Wirkung, daß jeder Besitzer auf seinem Grund und Boden Handlungen, welche zur Vorbereitung des Unternehmens notwendig sind, geschehen lassen muß, gemäß § 5 des Enteignungsgesetzes Beschluß gefaßt wird, der Feststellung bedarf, daß die Bahn als Kleinbahn zuzulassen ist und daß von seiten der allgemeinen Staats- und Verkehrsinteressen keine Bedenken geltend zu machen sind. Wo es sich hierbei um mit Maschinenkraft zu betreibende Bahnen handelt, will der Minister, soweit nicht überhaupt seine Genehmigung in Betracht kommt, Gelegenheit zur vorgängigen Prüfung der Unterlagen haben. (Pr. Min.Bl. f. d. i. Verw. 57. Bd. S. 14.) — Vergl. ferner den Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. Februar 1898, betr. Genehmigung wesentlicher Änderungen von Kleinbahnunternehmungen und Einholung der ministeriellen Entscheidung vor Erteilung solcher Genehmigungen. (Ztschr. f. Kleinb. 1898 S. 243.) — Unterm 10. Januar 1900 hat der preußische Minister für öffentliche Arbeiten verfügt, daß bei der Prüfung der Anträge auf Zulassung der als Kleinbahnen geplanten Schienenverbindungen, namentlich soweit Interessen der Landesverteidigung in Frage kommen, stets die Schienenspurweite festzustellen und dem Kriegsministerium anzuzeigen ist. (Min.Bl. f. d. i. Verw. 1900 S. 30.)

weiterung oder Änderung die Unterordnung des Unternehmens unter das Gesetz vom 3. November 1838 bedingt.

§ 3. Zur Erteilung der Genehmigung ist zuständig:

1. wenn der Betrieb ganz oder teilweise mit Maschinenkraft beabsichtigt wird, der Regierungspräsident, für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident[2], im Einvernehmen mit der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Eisenbahnbehörde;
2. in allen übrigen Fällen, und zwar:
   a) sofern Kunststraßen, welche nicht als städtische Straßen in der Unterhaltung und Verwaltung von Stadtkreisen stehen, benutzt oder von der Bahn mehrere Kreise oder nicht preußische Landesteile berührt werden sollen: der Regierungspräsident, im ersten Falle für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident[2],
   b) sofern mehrere Polizeibezirke desselben Landkreises berührt werden: der Landrat,
   c) sofern das Unternehmen innerhalb eines Polizeibezirks verbleibt: die Ortspolizeibehörde.

Wenn die zum Betriebe mit Maschinenkraft einzurichtende Bahn die Bezirke mehrerer Landespolizeibehörden berührt oder in dem Falle der Nr. 2a die betreffenden Kreise nicht in demselben Regierungsbezirke liegen, bezeichnet der Oberpräsident, falls jedoch die Landespolizeibezirke bez. Kreise verschiedenen Provinzen angehören, oder Berlin beteiligt ist, der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die zuständige Behörde.

Die Zuständigkeit zur Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen oder sonstigen wesentlichen Änderungen des Unternehmens, der Anlage und des Betriebes regelt sich so, als ob das Unternehmen in der nunmehr geplanten Art neu zu genehmigen wäre. Jedoch bleibt zur Genehmigung von Änderungen des Betriebes der in Abs. 1 Nr. 1 erwähnten Unternehmungen diejenige Behörde zuständig, welche die Genehmigung zum Bau und Betriebe erteilt hat.

§ 4[3]. Die Genehmigung[4] wird auf Grund vorgängiger polizeilicher Prüfung erteilt. Diese Prüfung beschränkt sich auf:

---

[2] Zuständig zur Genehmigung der Herstellung und des Betriebs einer Kleinbahn, welche sich über den Bezirk der Stadtkreise Berlin und Charlottenburg hinaus auf einen Nachbarkreis erstreckt, ist der Polizeipräsident von Berlin als Landespolizeibehörde. Die Anfechtung der von ihm in dieser Eigenschaft erlassenen Beschlüsse und Verfügungen regelt sich daher nach § 130 des Landesverwaltungsgesetzes. (Entsch. des Pr. Ob.Verw.G. vom 11. Juli 1896 in den Entsch. 31. Bd. S. 371.)

[3] S. oben § 14.

[4] Nach einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtshofes vom 12. Dezember 1896 (Entsch. 81. Bd. S. 374) unterliegen die bei Erteilung der Genehmigung zu Kleinbahnen polizeilicherseits auferlegten Bedingungen der Prüfung des Verwaltungsrichters dahin, ob die einzelnen Bedingungen sich innerhalb der

1. die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel[5],
2. den Schutz gegen schädliche Einwirkungen[6] der Anlage und des Betriebes,

---

Schranken halten, die der Handhabung der Polizeigewalt durch allgemeine Rechtsnormen, sowie durch das Gesetz vom 28. Juli 1892 insbesondere gezogen sind. — Der Wirkl. Geh. Oberregierungsrat Gleim veröffentlicht in einem Aufsatze S. 527 der Ztschr. f. Kleinb. von 1898 u. a. den Vorschlag zu einer Normalgenehmigungsurkunde für Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb. — Vergl. übrigens auch §§ 30, 31 die elektrische Stadtbahn in Berlin u. f. w.

Nach einem Runderlasse des peußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 2. Mai 1897, betr. die Genehmigung von Kleinbahnen (Pr. Min.Bl. f. d. i. Verw. 58. Bd. S. 98), sind alle Bedingungen und Vorbehalte, an welche die Genehmigung von Kleinbahnen geknüpft wird, unter allen Umständen in die Genehmigungsurkunde aufzunehmen. (Vergl. übrigens auch, was den Durchgangsgüterverkehr anlangt, den Erlaß desselben Ministers vom 25. Januar 1897, abgedruckt im Pr. Min.Bl. f. d. i. Verw. 58. Bd. S. 118.)

Hierzu ist auch auf den Runderlaß desselben Ministers vom 25. Juni 1897, betr. die Genehmigung von Kleinbahnen, welche sich dem Bereiche einer Festung nähern (a. a. O. S. 136), zu verweisen.

[5] In einem Erlasse desselben Ministers vom 9. Februar 1897 (Pr. Min.Bl. f. d. i. Verw. 58. Bd. S. 34) wird darauf hingewiesen, daß die höchste zulässige Geschwindigkeit der Kleinbahnzüge die für Nebeneisenbahnen statthafte Höchstgrenze von 40 km in der Stunde (§ 27 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 — R.G.Bl. S. 764) nicht übersteigen darf.

Soll auf einer Kleinbahn ausnahmsweise mit einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km in der Stunde gefahren werden, so bedarf es hiernach in der Genehmigungsurkunde der nähern Festsetzung der Bedingungen, unter denen die höhere Geschwindigkeit zugelassen werden kann. In solchem Falle hat die zuständige Landespolizeibehörde im Einvernehmen mit der vom Minister der öffentlichen Arbeiten zur Mitwirkung bezeichneten Eisenbahnbehörde die für erforderlich erachteten Bedingungen aufzustellen und mit einem angehefteten Übersichts-, Lage- und Höhenplane der Kleinbahn versehen, — vor Aufnahme der Bedingungen in die Genehmigungsurkunde — mit erläuterndem Berichte, in welchem in erster Reihe das Verkehrsbedürfnis für die in Aussicht genommene Geschwindigkeit nachzuweisen ist, beim Minister der öffentlichen Arbeiten in Vorlage zu bringen und dessen Entscheidung abzuwarten. — In einem Erlasse vom 24. Oktober 1896 — Ztschr. f. Kleinb. 1896 S. 630 — spricht sich der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten bezüglich der Sicherung der Kreuzungen von Kleinbahnen mit Staatsbahnen in Schienenhöhe dahin aus, daß, wenn die kreuzende Kleinbahn nur der Personenbeförderung dient und zu diesem Zwecke auf ihr nur Motorwagen bez. mit einem Anhängewagen verkehren, im übrigen genügende Bremsvorrichtungen an den Wagen vorhanden sind, an der Kreuzungsstelle besondere Sicherungseinrichtungen (Signale, Geleissperren, Schutzweichen u. f. w.) weder für die Staats-, noch für die Kleinbahn erforderlich sind. Nur wenn die Befürchtung nahe liegt, daß die Kleinbahnwagen vor den geschlossenen Wegeschranken nicht mit Sicherheit zum Stehen gebracht werden können, sind Geleissperren oder Schutzweichen für die Kleinbahn vorzuschreiben, deren Bedienung aber ausschließlich dem Staatsbahnwärter zu übertragen ist.

[6] In einer Verfügung vom 17. April 1896 (Pr. Min.Bl. f. d. i. Verw. 57. Bd. S. 83) stellt der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten fest, daß die Verunzierung einer Straße durch die oberirdische Stromleitung „als schädliche Einwirkung" im Sinne von § 4 Z. 2 des Kleinbahngesetzes

3. die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der in dem äußern Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten,
4. die Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs.

§ 5. Dem Antrage auf Erteilung der Genehmigung sind die zur Beurteilung des Unternehmens in technischer und finanzieller Hinsicht erforderlichen Unterlagen, insbesondere ein Bauplan, beizufügen.

§ 6. Soweit ein öffentlicher Weg benutzt werden soll, hat der Unternehmer die Zustimmung der aus Gründen des öffentlichen Rechtes zur Unterhaltung des Weges Verpflichteten beizubringen[7].

Der Unternehmer ist mangels anderweitiger Vereinbarung zur Unterhaltung und Wiederherstellung des benutzten Wegeteiles verpflichtet und hat für diese Verpflichtung Sicherheit zu bestellen.

Die Unterhaltungspflichtigen (Abs. 1) können für die Benutzung des Weges ein angemessenes Entgelt beanspruchen, ingleichen sich den Erwerb der Bahn im Ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers vorbehalten.

§ 7. Die Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen kann ergänzt werden:
soweit eine Provinz oder ein den Provinzen gleichstehender Kommunalverband beteiligt ist, durch Beschluß des Provinzialrates, wogegen die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten zulässig ist;
soweit eine Stadtgemeinde oder ein Kreis beteiligt ist, oder es sich um einen mehrere Kreise berührenden Weg handelt, durch Beschluß des Bezirksausschusses, im übrigen durch Beschluß des Kreisausschusses.

Durch den Ergänzungsbeschluß wird unter Ausschluß des Rechtsweges zugleich über die nach § 6 an den Unternehmer gestellten Ansprüche entschieden.

§ 8. Vor Erteilung der Genehmigung ist die zuständige Wegepolizeibehörde und, wenn die Eisenbahnanlage sich dem Bereiche einer Festung nähert, die zuständige Festungsbehörde zu hören. In diesem Falle darf die Genehmigung nur im Einverständnisse mit der Festungsbehörde erteilt werden[8].

Wenn die Bahn sich dem Bereiche einer Reichstelegraphenanlage nähert, so ist die zuständige Telegraphenbehörde vor der Genehmigung zu hören[9].

---

im allgemeinen nicht anzusehen sei. Eine solche „schädliche Einwirkung" würde vielmehr nur dann anzunehmen sein, wenn die ästhetischen Nachteile jener Betriebsweise zugleich Schäden anderer Art im Gefolge hätten. Eine selbständige Bedeutung ist dem schönheitlichen Gesichtspunkte bei der auf Grund des § 4 a. a. O. vorzunehmenden Prüfung nicht beizumessen.

[7] Sollen zur Anlage von Kleinbahnen oder Privatanschlußbahnen öffentliche Wege benutzt werden und ruft der Unternehmer gegen die Versagung der Zustimmung dazu seitens des Wegeunterhaltungspflichtigen den Bezirks- bez. Kreisausschuß an, so stehen gegen deren Beschluß weder dem Unternehmer, noch dem Wegeunterhaltungspflichtigen Rechtsmittel im Verwaltungsstreitverfahren zu. (Entsch. d. Ob.Verw.Ger. 29. Bd. S. 401.)

[8] S. Anm. 4.

[9] S. § 13 d. Ges. u. o. § 8.

Soll das Geleis einer dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterworfenen Eisenbahn gekreuzt werden, so darf auch in den Fällen, in denen die Eisenbahnbehörde im übrigen nicht mitwirkt (§ 3), die Genehmigung nur im Einverständnisse mit der letztern erteilt werden[10].

§ 9. Außer den durch die polizeilichen Rücksichten (§ 4) gebotenen Verpflichtungen sind in der Genehmigung zugleich diejenigen zu bestimmen, welchen der Unternehmer im Interesse der Landesverteidigung und der Reichspostverwaltung in Gemäßheit des § 42 zu genügen hat[11].

§ 10. Bei der Genehmigung von Bahnen, auf welchen die Beförderung von Gütern stattfinden soll, kann vorbehalten werden, den Unternehmer jederzeit zur Gestattung der Einführung von Anschlußgeleisen für den Privatverkehr anzuhalten. Art und Ort der Einführung unterliegt der Genehmigung der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde.

Die Behörde (§ 3) hat mangels gütlicher Vereinbarung der Interessenten auch die Verhältnisse des Bahnunternehmens und des den Anschluß Beantragenden zu einander zu regeln, insbesondere die dem erstern für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung vorbehaltlich des Rechtsweges festzusetzen.

§ 11. Bei der Genehmigung ist die Art und Höhe der Sicherstellung für die Unterhaltung und Wiederherstellung öffentlicher Wege, soweit diese nicht bereits erfolgt ist, vorzuschreiben.

Für die Ausführung der Bahn und für die Eröffnung des Betriebes kann eine Frist festgesetzt und die Erlegung von Geldstrafen für den Fall der Nichteinhaltung derselben, sowie Sicherheitsstellung hierfür gefordert werden.

Auch können Geldstrafen und Sicherheitsstellung zur Sicherung der Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Betriebes während der Dauer der Genehmigung vorgesehen werden.

§ 12. Der nach den Bestimmungen dieses Gesetzes erforderlichen Sicherstellung bedarf es nicht, wenn das Reich, der Staat oder ein Kommunalverband Unternehmer ist.

§ 13. Die Genehmigung kann dauernd oder auf Zeit erteilt werden. Sie erfolgt unter dem Vorbehalte der Rechte Dritter, der Ergänzung und Abänderung durch Feststellung des Bauplanes (§§ 17 und 18).

§ 14. Im Interesse des öffentlichen Verkehrs ist bei der Genehmigung (§ 2) durch die zuständige Behörde über den Fahrplan und die Beförderungspreise das Erforderliche festzustellen; zugleich sind die Zeiträume zu bezeichnen, nach deren Ablauf diese Feststellungen geprüft und wiederholt werden müssen.

Von der Feststellung über den Fahrplan kann für einen bei der Genehmigung festzusetzenden Zeitraum abgesehen werden. Dieser Zeitraum kann verlängert werden.

---

[10] S. Anm. 5.
[11] S. Anm. 4.

Die Feststellung der Beförderungspreise steht innerhalb eines bei der Genehmigung festzusetzenden Zeitraumes von mindestens 5 Jahren nach der Eröffnung des Bahnbetriebes dem Unternehmer frei. Das alsdann der Behörde zustehende Recht der Genehmigung der Beförderungspreise erstreckt sich lediglich auf den Höchstbetrag derselben. Hierbei ist auf die finanzielle Lage des Unternehmens und auf eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals Rücksicht zu nehmen.

§ 15. Der Aushändigung der Genehmigungsurkunde müssen die nach § 11 geforderten Sicherstellungen vorausgehen.

§ 16. Die Genehmigung, welche für eine Aktiengesellschaft, eine Kommanditgesellschaft auf Aktien oder eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung behufs Eintragung in das Handelsregister (Art. 210 Abs. 2 Nr. 4[12], Art. 176 Abs. 2 Nr. 4[13] des Deutschen Handelsgesetzbuchs, § 8 Nr. 4 des Reichsgesetzes vom 20. April 1892 — R.G.Bl. S. 477[14]) ausgehändigt worden ist, tritt erst in Wirksamkeit, wenn der Nachweis der Eintragung in das Handelsregister geführt ist.

§ 17. Mit dem Bau von Bahnen, welche für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmt sind, darf erst begonnen werden, nachdem der Bauplan durch die genehmigende Behörde in folgender Weise festgestellt worden ist:

1. Der Planfeststellung werden die bei der Genehmigung vorläufig getroffenen Festsetzungen zu Grunde gelegt.
2. Plan nebst Beilagen sind in dem betreffenden Gemeinde- oder Gutsbezirke während 14 Tagen zu jedermanns Einsicht offenzulegen. Zeit und Ort der Offenlegung ist ortsüblich bekannt zu machen.

   Während dieser Zeit kann jeder Beteiligte im Umfange seines Interesses Einwendungen gegen den Plan erheben. Auch der Vorstand des Gemeinde- oder Gutsbezirkes hat das Recht, Einwendungen zu erheben, welche sich auf die Richtung des Unternehmens oder auf Anlagen der in § 18 dieses Gesetzes gedachten Art beziehen.

   Diejenige Stelle, bei welcher solche Einwendungen schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben sind, ist zu bezeichnen.
3. Nach Ablauf der Frist (Nr. 2 Abs. 1) sind die gegen den Plan erhobenen Einwendungen in einem nötigenfalls an Ort und Stelle durch einen Beauftragten abzuhaltenden Termine, zu dem der Unternehmer und die Beteiligten (Nr. 2 Abs. 2) vorgeladen werden müssen und Sachverständige zugezogen werden können, zu erörtern.
4. Nach Beendigung der Verhandlungen wird über die erhobenen Einwendungen beschlossen und erfolgt darnach die Feststellung des Planes, sowie der Anlagen, zu deren Errichtung und Unterhaltung der Unternehmer verpflichtet ist (§ 18).

[12] Jetzt §§ 198, 199 des H.G.B. vom 10. Mai 1897.

[13] Jetzt § 325 in Verbindung mit §§ 198, 199 des H.G.B. vom 10. Mai 1897.

[14] Das Gesetz betrifft die Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Der Beschluß wird dem Unternehmer und den Beteiligten zugestellt.

Der Feststellung (Abs. 1) bedarf es nicht, wenn eine Planfestsetzung zum Zwecke der Enteignung stattfindet.

Wenn aus der beabsichtigten Bahnanlage Nachteile oder erhebliche Belästigungen der benachbarten Grundbesitzer und des öffentlichen Verkehrs nicht zu erwarten sind, kann, sofern es sich nicht um die Benutzung öffentlicher Wege, mit Ausnahme städtischer Straßen, handelt, der Minister der öffentlichen Arbeiten den Beginn des Baues ohne vorgängige Planfestsetzung gestatten.

§ 18. Dem Unternehmer ist bei der Planfeststellung (§ 17) die Herstellung derjenigen Anlagen aufzuerlegen, welche die den Bauplan festsetzende Behörde zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile oder im öffentlichen Interesse für erforderlich erachtet, desgleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit dieselbe über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienenden Anlagen hinausgeht.

§ 19. Zur Eröffnung des Betriebes bedarf es der Erlaubnis der zur Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörde. Die Erlaubnis ist zu versagen, sofern wesentliche in der Bau- und Betriebsgenehmigung gestellte Bedingungen nicht erfüllt sind.

§ 20. Die Betriebsmaschinen sind vor ihrer Einstellung in den Betrieb und nach Vornahme erheblicher Änderungen, außerdem aber zeitweilig der Prüfung durch die zur eisenbahntechnischen Aufsicht über die Bahn zuständige Behörde (§ 22) zu unterwerfen.

§ 21. Der Fahrplan und die Beförderungspreise, sowie die Änderungen derselben sind vor ihrer Einführung öffentlich bekannt zu machen.

Die angesetzten Beförderungspreise haben gleichmäßig für alle Personen oder Güter Anwendung zu finden.

Ermäßigungen der Beförderungspreise, welche nicht unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann zu gute kommen, sind unzulässig.

§ 22. Rücksichtlich der Erfüllung der Genehmigungsbedingungen und der Vorschriften dieses Gesetzes ist jede Kleinbahn der Aufsicht der für ihre Genehmigung jeweilig zuständigen Behörde unterworfen. Bei den für den Betrieb mit Maschinenkraft eingerichteten Bahnen steht die eisenbahntechnische Aufsicht der zur Mitwirkung bei der Genehmigung berufenen Eisenbahnbehörde zu, sofern nicht der Minister der öffentlichen Arbeiten die Aufsicht einer andern Eisenbahnbehörde überträgt.

§ 23. Die Genehmigung kann durch Beschluß der Aufsichtsbehörde für erloschen erklärt werden, wenn die Ausführung der Bahn oder die Eröffnung des Betriebes nicht innerhalb der in der Genehmigung bestimmten oder der verlängerten Frist erfolgt.

§ 24. Die Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn der Bau oder Betrieb ohne genügenden Grund unterbrochen oder wiederholt gegen die Bedingungen der Genehmigung oder die dem Unternehmer nach diesem Gesetze obliegenden Verpflichtungen in wesentlicher Beziehung verstoßen wird.

§ 25. Über die Zurücknahme entscheidet auf Klage der zur Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörde das Oberverwaltungsgericht.

§ 26. Bei Erlöschen oder Zurücknahme der Genehmigung wird die für die Unterhaltung und Wiederherstellung öffentlicher Wege bestellte Sicherheit, soweit sie für den bezeichneten Zweck nicht in Anspruch zu nehmen ist, herausgegeben. Mangels anderweiter Vereinbarung hat der Wegeunterhaltungspflichtige die Wahl, die Wiederherstellung des frühern Zustandes, nötigenfalls unter Beseitigung in den Weg eingebauter Teile der Bahnanlage, oder gegen angemessene Entschädigung den Übergang der letztern in sein Eigentum zu verlangen.

Macht der Unterhaltungspflichtige von dem erstern Rechte Gebrauch, so geht das Eigentum der zurückgelassenen Teile der Bahnanlage auf den Unterhaltungspflichtigen unentgeltlich über.

Im öffentlichen Interesse kann die Aufsichtsbehörde eine Frist festsetzen, vor deren Ablauf der Unterhaltungspflichtige nicht berechtigt ist, die Wiederherstellung des frühern Zustandes zu verlangen.

§ 27. Ob und inwieweit bei Erlöschen (§ 23) oder Zurücknahme der Genehmigung wegen Unterbrechung des Baues oder Betriebes (§ 24) die für die Ausführung der Bahn oder die fristgemäße Eröffnung oder die Aufrechterhaltung des Betriebes bestimmten Geldstrafen verfallen, entscheidet unter Ausschluß des Rechtsweges der Minister der öffentlichen Arbeiten. Dieser beschließt über die Verwendung solcher Geldstrafen. Letztere sind zu Gunsten des frühern Unternehmens, andernfalls ähnlicher Unternehmungen in dem betreffenden Landesteile zu verwenden.

§ 28. Unternehmer von Kleinbahnen sind verpflichtet, sich den Anschluß anderer Bahnen gefallen zu lassen[15], sofern die Behörde, welche die Genehmigung für die Bahn, an welche der Anschluß erfolgen soll, erteilt hat, mit Rücksicht auf die Konstruktion und den Betrieb der Bahn den Anschluß für zulässig erachtet. Dieselbe Behörde entscheidet auch darüber, wo und in welcher Weise der Anschluß erfolgen soll, regelt in Ermangelung einer gütlichen Vereinbarung die Verhältnisse beider Unternehmer zu einander und setzt, vorbehaltlich des Rechtsweges, die dem erstgedachten Bahnunternehmer für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung fest.

§ 29. Unternehmer von Kleinbahnen können die Gestattung des Anschlusses ihrer Bahnen an Eisenbahnen verlangen, welche dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegen, sofern der Minister der öffentlichen Arbeiten mit Rücksicht auf die Konstruktion und den Betrieb der

[15] Zu den Grenzen der für die Prüfung und Genehmigung von Kleinbahnunternehmungen den Polizeibehörden zustehenden Aufsichtsbefugnisse hat der Oberverwaltungsgerichtshof am 12. Dezember 1896 entschieden, daß die in § 28 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 dem Unternehmer von Kleinbahnen auferlegte Verpflichtung, sich den Anschluß anderer Bahnen gefallen zu lassen, auf die Gestattung des Anschlusses beschränkt ist; sie ist nicht auf die darüber hinausgehende Benutzung seiner Bahn zum Transportbetriebe seitens des sich anschließenden Bahnunternehmens auszudehnen. (Entsch. 31. Bd. S. 374.)

letzteren den Anschluß für zulässig erachtet. Darüber, wo und in welcher Weise der Anschluß herzustellen ist, und über die Verhältnisse beider Unternehmer zu einander, insbesondere über die dem Eisenbahnunternehmer für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung entscheidet, in letzterer Beziehung unter Vorbehalt des Rechtsweges, der Minister der öffentlichen Arbeiten.

§ 30. Haben Kleinbahnen nach Entscheidung des Staatsministeriums eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind, so kann der Staat den eigentümlichen Erwerb solcher Bahnen gegen Entschädigung des vollen Wertes nach einer mit einjähriger Frist vorangegangenen Ankündigung beanspruchen.

§ 31. Der Erwerb (§ 30) erfolgt unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 42 Nr. 4a bis d des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838[16], mit der Maßgabe, daß der Berechnung des 25fachen Betrages nach § 42 Nr. 4a des vorerwähnten Gesetzes das steuerpflichtige Einkommen nach den Bestimmungen des Einkommensteuergesetzes vom 24. Juni 1891 (Ges.S. S. 175) zu Grunde zu legen ist, jedoch bei den Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien der Abzug von

---

[16] § 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 (Ges.S. S. 505):
Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigentum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen.
Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweiten, hierüber durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulierung, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1.
2.
3.
4. Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:
   a) Der Staat bezahlt an die Gesellschaft den 25fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämtliche Aktionäre im Durchschnitte der letzten 5 Jahre ausbezahlt worden ist.
   b) Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Aktivforderungen auf die Staatskasse übergehen.
   c) Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigentum der Bahn und des zur Transportunternehmung gehörigen Inventariums samt allem Zubehör auf den Staat über, sondern es wird demselben auch der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet.
   d) Bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen reguliert, die Einlösung der Aktien und die Übernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn.

3½ % des eingezahlten Aktienkapitals (§ 16 Einkommensteuergesetz[17]) fortfällt. Erstreckt sich die Kleinbahn über das Gebiet des preußischen Staates hinaus in andere deutsche Bundesstaaten, so ist gleichwohl das Einkommen aus dem gesamten Betriebe der Berechnung der Entschädigung zu Grunde zu legen. War das zu erwerbende Unternehmen noch nicht 5 Jahre im Betriebe, so ist für die Berechnung der Entschädigung der Jahresdurchschnitt des bisher erzielten Reingewinnes maßgebend. — Ist eine Aktiengesellschaft Unternehmer der zu erwerbenden Bahn, so bedarf es nicht der Einlösung der Aktien von den einzelnen Aktionären, sondern nur der Zahlung der Gesamtentschädigung an die Gesellschaft.

§ 32. Der Unternehmer kann verpflichtet werden, über jede Bahn, für welche ihm eine besondere Genehmigung erteilt worden ist, dergestalt Rechnung zu führen, daß der Reinertrag derselben, und wenn der Unternehmer eine Aktiengesellschaft ist, die von derselben gezahlte Dividende daraus mit Sicherheit entnommen werden kann.

Die Vernachlässigung dieser Verpflichtung begründet für den Staat das Recht, die Berechnung der Entschädigung nach dem Sachwerte (§§ 33 bis 35) zu verlangen.

§ 33. Der Unternehmer kann Entschädigung nach dem Sachwerte verlangen, wenn das Unternehmen noch nicht länger als 15 Jahre im Betriebe ist. Erfolgt die Erwerbung durch den Staat in den ersten 5 Jahren des Betriebes, so werden dem Sachwerte 20 %, erfolgt sie in den nachfolgenden 10 Jahren, so werden demselben 10 % zugeschlagen.

---

[17] Pr. Eink.St.Ges. vom 24. Juni 1891:

e) Einkommen der Aktiengesellschaften u. s. w.

§ 16. Als steuerpflichtiges Einkommen der im § 1 Nr. 4 und 5 bezeichneten Steuerpflichtigen gelten unbeschadet der Vorschrift im § 6 Nr. 1 die Überschüsse, welche als Aktienzinsen oder Dividenden, gleichviel unter welcher Benennung, unter die Mitglieder verteilt werden, und zwar

unter Hinzurechnung der zur Tilgung der Schulden oder des Grundkapitals, zur Verbesserung oder Geschäftserweiterung, sowie zur Bildung von Reservefonds — soweit solche nicht bei den Versicherungsgesellschaften zur Rücklage für die Versicherungssummen bestimmt sind — verwendeten Beträge,

jedoch nach Abzug von 3½ % des eingezahlten Aktienkapitals. An Stelle des letztern tritt bei eingetragenen Genossenschaften die Summe der eingezahlten Geschäftsanteile der Mitglieder, bei Berggewerkschaften das aus dem Erwerbspreise und den Kosten der Anlage und Einrichtung bez. Erweiterung des Bergwerks sich zusammensetzende Grundkapital oder, soweit diese Kosten vor dem 1. April 1892 aufgewendet sind, nach Wahl der Pflichtigen der 20fache Betrag der im Durchschnitte der letzten 4 Jahre vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes verteilten Ausbeute.

Im Falle des § 2b (Einkommensteuerpflichtiges Einkommen aus Preuß. Grundbesitz, Gewerbe und Handel) gilt als steuerpflichtiges Einkommen derjenige Teil der vorbezeichneten Überschüsse, welcher auf den Geschäftsbetrieb in Preußen bez. auf das Einkommen aus Preußischem Grundbesitze entfällt.

Der Kommunalbesteuerung ist das ermittelte Einkommen ohne den Abzug von 3½ % zu Grunde zu legen.

§ 34. Im Falle der Entschädigung nach dem Sachwerte bilden den Gegenstand des Erwerbes alle dem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen und Rechte des Unternehmers, die Forderungen und Schulden jedoch nur insoweit, als dieselben nach beiderseitigem Einverständnisse auf den Staat übergehen sollen. In die mit den Beamten und Arbeitern bestehenden Verträge tritt der Staat ein, ebenso in solche Verträge, welche zur Beschaffung des für das Unternehmen erforderlichen Materials abgeschlossen sind.

Für alle Bestandteile ist der volle Wert zu vergüten.

§ 35. Die Abschätzung und die Festsetzung der Entschädigung für die Bestandteile des Unternehmens (§ 34) erfolgt nach einem von dem Unternehmer aufzustellenden Inventar, über dessen Richtigkeit und Vollständigkeit erforderlichenfalls zu verhandeln und von dem Bezirksausschusse zu entscheiden ist.

§ 36. Die Festsetzung der Entschädigung (§§ 31 und 33—35) erfolgt, vorbehaltlich des beiden Teilen zustehenden, innerhalb 6 Monaten nach Zustellung des Festsetzungsbeschlusses zu beschreitenden Rechtsweges, durch den Bezirksausschuß unter sinngemäßer Anwendung der §§ 24—29 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 (Ges.S. S. 221).

Der Bezirksausschuß ist auch für das Vollziehungsverfahren zuständig.

§ 37. Auf die Ermittelung der Entschädigung finden die §§ 24—28, auf die Vollziehung der Enteignung die §§ 32—37, auf das Verfahren vor dem Bezirksausschusse und auf die Wirkungen der Enteignung die §§ 39—46 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 sinngemäße Anwendung.

Die Entschädigung für Bestandteile des Unternehmens, welche im Inventar verzeichnet und bei Feststellung der Gesamtentschädigung berücksichtigt, bei der Vollziehung der Enteignung aber nicht mehr vorhanden sind, ist von dem Unternehmer zurückzuerstatten. Für Bestandteile, welche bei Vollziehung der Enteignung über das Inventar hinaus vorhanden sind, ist auf Antrag des Unternehmers von dem Bezirksausschusse nachträglich die vom Staate zu gewährende Entschädigung festzusetzen.

§ 38. Erwerbsberechtigten (§ 6) gegenüber greift das Erwerbungsrecht des Staates gleichfalls Platz. Ihnen ist der volle Wert des Erwerbsrechtes zu erstatten.

§ 39. Zur Anlegung von Bahnen in den Straßen Berlins und Potsdams bedarf es Königlicher Genehmigung.

§ 40. Die Kleinbahnen werden der Gewerbesteuer auf Grund des Gewerbesteuergesetzes vom 24. Juni 1891 (Ges.S. S. 205) unterworfen.

Bezüglich der Kommunalbesteuerung sind Kleinbahnen als Privateisenbahnunternehmungen im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 27. Juli 1885, betr. Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben (Ges.S. S. 327), nicht zu erachten.

§ 41. Die auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 16. September 1867 (Ges.S. S. 1528), des Gesetzes vom 7. März 1868 (Ges.S. S. 223), des Gesetzes vom 11. März 1872 (Ges.S. S. 257) und der §§ 2 und 3 des Gesetzes vom 8. Juli 1875 (Ges.S. S. 497) den dort genannten Provinzial- und Kommunalbehörden überwiesenen Kapitalien und Summen können auch zur Förderung des Baues von Kleinbahnen verwendet werden.

§ 42. Die Kleinbahnen unterliegen nachfolgenden Verpflichtungen gegenüber der Postverwaltung:

1. Die Unternehmer haben auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt einen Postunterbeamten mit einem Briefsacke und, soweit der Platz reicht, auch andere zur Mitfahrt erscheinende Unterbeamte im Dienste gegen Zahlung der Abonnementsgebühr oder, falls solche nicht besteht, der Hälfte des tarifmäßigen Personengeldes zu befördern.
2. Die Unternehmer solcher Bahnen, welche sich nicht ausschließlich mit der Personenbeförderung befassen, sind außerdem verpflichtet, auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt:
   a) Postsendungen jeder Art durch Vermittelung des Zugpersonals zu befördern, und zwar Briefbeutel, Brief- und Zeitungspackete gegen eine Vergütung von 50 Pf. für jede Fahrt, die anderen Sendungen gegen Zahlung des Stückguttarifsatzes der betreffenden Bahn oder, sofern dieser Betrag höher ist, gegen eine Vergütung von 2 Pf. für je 50 kg und das Kilometer der Beförderungsstrecke nach dem monatlichen Gesamtgewichte der von Station zu Station beförderten Poststücke;
   b) in Zügen, mit welchen in der Regel mehr als ein Wagen befördert wird, eine Abteilung eines Wagens für die Postsendungen, das Begleitpersonal und die erforderlichen Postdienstgeräte, gegen Zahlung der in den Art. 3 und 6 des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875 (R.G.Bl. S. 318) und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen festgesetzten Vergütung, sowie gegen Entrichtung des halben Stückguttarifsatzes der betr. Bahn einzuräumen.
3. Die Postverwaltung ist berechtigt, auf ihre Kosten an den Bahnwagen einen Briefkasten anzubringen und dessen Auswechselung oder Leerung an bestimmten Haltestellen bewirken zu lassen.

II. Privatanschlußbahnen.

§ 43. Bahnen, welche dem öffentlichen Verkehre nicht dienen, aber mit Eisenbahnen, welche den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegen, oder mit Kleinbahnen derart in unmittelbarer Geleisverbindung stehen, daß ein Übergang der Betriebsmittel stattfinden kann, bedürfen, wenn sie für den Betrieb mit Maschinen ein-

gerichtet werden sollen, zur baulichen Herstellung und zum Betriebe polizeilicher Genehmigung.

§ 44. Zur Erteilung der Genehmigung (§ 43) ist der Regierungspräsident, für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident, im Einvernehmen mit der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Eisenbahnbehörde zuständig.

Berührt die Bahn mehrere Landespolizeibezirke, so bestimmt, wenn sie derselben Provinz angehören, der Oberpräsident, falls sie verschiedenen Provinzen angehören oder Berlin dabei beteiligt ist, der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die zuständige Landespolizeibehörde.

§ 45. Die polizeiliche Prüfung beschränkt sich

1. auf die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel,
2. auf die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der in dem äußern Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten,
3. auf den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes.

Soll eine Bahn, welche an eine dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegende Eisenbahn Anschluß hat, von dem Unternehmer der letztern angelegt und betrieben werden, so beschränkt sich die Prüfung auf den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebs.

§ 46. Zur Benutzung öffentlicher Wege bedarf es der Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen und der Genehmigung der Wegepolizeibehörde (vergl. übrigens hierzu auch das Telegraphen- und das Telegraphenwegegesetz).

§ 47. Die Bestimmungen der §§ 8, 17 bis 20 und 22 Satz 1 finden auf diese Bahnen gleichmäßige Anwendung.

§ 48. Polizeiliche Bestimmungen über den Betrieb auf solchen Bahnen können nur im Einverständnisse mit der Eisenbahnbehörde (§ 44) erlassen werden.

§ 49. Die Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn wiederholt gegen die Bedingungen derselben in wesentlicher Beziehung verstoßen wird.

Über die Zurücknahme der Genehmigung entscheidet auf Klage der Behörde (§ 44) das Oberverwaltungsgericht.

§ 50. Die eisenbahntechnische Aufsicht und Überwachung der Privatanschlußbahnen erfolgt durch diejenige Behörde, welcher diese Aufgaben bezüglich der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahn, an welche sie anschließen, obliegen.

§ 51. Die Bestimmungen der §§ 43 bis 49 finden auf diejenigen Bahnen, welche Zubehör eines Bergwerks im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 (Ges.-S. S. 705) bilden, keine Anwendung.

Durch die Bestimmung in § 50 wird das auf dem Allgemeinen Berggesetze vom 24. Juni 1865 beruhende Aufsichtsrecht der Bergbehörden gegenüber diesen Bahnen nicht berührt.

Gemeinsame und Übergangsbestimmungen.

§ 52. Gegen die Beschlüsse und Verfügungen, für welche die Landespolizeibehörden in Verbindung mit den Eisenbahnbehörden zuständig sind, und gegen die Beschlüsse und Verfügungen der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörden findet die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten statt. Im übrigen greifen die nach den Bestimmungen der §§ 127 bis 130 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 23. Juli 1883 (Ges.-S. S. 195)[18] zulässigen Rechtsmittel Platz.

---

[18] Gesetz vom 23. Juli 1883 § 127: Gegen polizeiliche Verfügungen der Orts- und Kreispolizeibehörden findet, soweit das Gesetz nicht ausdrücklich Anderes bestimmt, die Beschwerde statt, und zwar:

a) gegen die Verfügungen der Ortspolizeibehörden auf dem Lande oder einer zu einem Landkreise gehörigen Stadt, deren Einwohnerzahl bis zu 10 000 Einwohnern beträgt, an den Landrat und gegen dessen Bescheid an den Regierungspräsidenten;
b) gegen die Verfügungen der Ortspolizeibehörden eines Stadtkreises, mit Ausnahme von Berlin, einer zu einem Landkreise gehörigen Stadt mit mehr als 10 000 Einwohnern, oder des Landrats an den Regierungspräsidenten, und gegen dessen Bescheid an den Oberpräsidenten;
c) gegen ortspolizeiliche Verfügungen in Berlin an den Oberpräsidenten.

Gegen den in letzter Instanz ergangenen Bescheid des Regierungspräsidenten bez. des Oberpräsidenten findet die Klage bei dem Oberverwaltungsgerichte statt.

Die Klage kann nur darauf gestützt werden,

1. daß der angefochtene Bescheid durch Nichtanwendung oder unrichtige Anwendung des bestehenden Rechts, insbesondere auch der von den Behörden innerhalb ihrer Zuständigkeit erlassenen Verordnungen den Kläger in seinen Rechten verletze;
2. daß die thatsächlichen Voraussetzungen nicht vorhanden seien, welche die Polizeibehörde zum Erlasse der Verfügung berechtigt haben würden.

Die Prüfung der Gesetzmäßigkeit der angefochtenen polizeilichen Verfügung erstreckt sich auch auf diejenigen Fälle, in welchen bisher nach § 2 des Gesetzes vom 11. Mai 1842 (G.S. S. 192) der ordentliche Rechtsweg zulässig war.

Die Entscheidung ist endgültig, unbeschadet aller privatrechtlichen Verhältnisse.

§ 128. An Stelle der Beschwerde in allen Fällen des § 127 findet die Klage statt, und zwar:

a) gegen die Verfügungen der Ortspolizeibehörden auf dem Lande oder einer zu einem Landkreise gehörigen Stadt, deren Einwohnerzahl bis zu 10 000 Einwohnern beträgt, bei dem Kreisausschusse;
b) gegen die Verfügungen des Landrats oder der Ortspolizeibehörden eines Stadtkreises oder einer zu einem Landkreise gehörigen Stadt mit mehr als 10 000 Einwohnern bei dem Bezirksausschusse.

Die Klage kann nur auf die gleichen Behauptungen gestützt werden, wie die Klage bei dem Oberverwaltungsgerichte (§ 127 Abs. 3 und 4).

§ 129. Die Beschwerde im Falle des § 127 Abs. 1 und die Klage im Falle des § 128 sind bei derjenigen Behörde anzubringen, gegen deren Verfügung sie gerichtet sind.

Die Behörde, bei welcher die Beschwerde oder Klage angebracht ist, hat dieselbe an diejenige Behörde abzugeben, welche darüber zu beschließen oder zu

§ 53. Für die bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes genehmigten Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen ist diejenige Behörde zuständig, welcher die Genehmigung nach Inkrafttreten dieses Gesetzes gemäß §§ 3 und 44 obgelegen hätte.

Auf diese Bahnen finden die §§ 2, 20 bis 22, 24, 25, 40, 42 und 52, bez. 48 bis 50 des gegenwärtigen Gesetzes, sowie die Bedingungen und Vorbehalte, welche bei ihrer Genehmigung vorgesehen sind, Anwendung.

Die Unternehmer sind jedoch berechtigt, sich durch eine an die zuständige Aufsichtsbehörde zu richtende Erklärung den sämtlichen Bestimmungen dieses Gesetzes zu unterwerfen.

Die Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen oder wesentlichen Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes kann von der Unterwerfung des Unternehmens unter sämtliche Bestimmungen dieses Gesetzes abhängig gemacht werden.

Der Zeitpunkt der Unterstellung unter dieses Gesetz ist öffentlich bekannt zu machen.

Wohlerworbene Rechte Dritter werden durch die Unterwerfung nicht berührt.

§ 54. Dieses Gesetz tritt bezüglich des § 40 am 1. April 1893, bezüglich aller anderen Bestimmungen am 1. Oktober 1892 in Kraft.

---

entscheiden hat. Der Beschwerdeführer bez. Kläger ist hiervon in Kenntnis zu setzen.

Die Frist zur Einlegung der Beschwerde und zur Anbringung der Klage gegen die polizeiliche Verfügung, sowie gegen den auf Beschwerde ergangenen Bescheid beträgt zwei Wochen.

Die Anbringung des einen Rechtsmittels schließt das andere aus. Ist die Schrift, mittelst deren das Rechtsmittel angebracht wird, nicht als Klage bezeichnet oder enthält dieselbe nicht ausdrücklich den Antrag auf Entscheidung im Verwaltungsstreitverfahren, so gilt dieselbe als Beschwerde. Bei gleichzeitiger Anbringung beider Rechtsmittel ist nur der Beschwerde Fortgang zu geben. Das hiernach unzulässigerweise angebrachte Rechtsmittel ist durch Verfügung der im Absatz 1 bezeichneten Behörde zurückzuweisen. Gegen die zurückweisende Verfügung findet innerhalb 2 Wochen die Beschwerde an die zur Entscheidung auf die Klage berufene Behörde statt.

Wird die Beschwerde oder Klage der Vorschrift des ersten Absatzes zuwider innerhalb der gesetzlichen Frist bei derjenigen Behörde angebracht, welche zur Beschlußfassung oder Entscheidung darüber zuständig ist, so gilt die Frist als gewahrt. Die Beschwerde oder Klage ist in solchen Fällen von der angerufenen Behörde zur weitern Veranlassung an diejenige Behörde abzugeben, gegen deren Beschluß sie gerichtet ist.

§ 130. Gegen polizeiliche Verfügungen des Regierungspräsidenten findet innerhalb 2 Wochen die Beschwerde an den Oberpräsidenten und gegen den vom Oberpräsidenten auf die Beschwerde erlassenen Bescheid innerhalb gleicher Frist die Klage bei dem Oberverwaltungsgerichte nach Maßgabe der Bestimmungen der § 127 Abs. 3 und 4 statt.

Gegen polizeiliche Verfügungen des Regierungspräsidenten in Sigmaringen findet innerhalb 2 Wochen unmittelbar die Klage bei dem Oberverwaltungsgerichte statt. . . .

§ 55. Mit der Ausführung dieses werden der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Minister des Innern betraut.

Bereits in 2. Auflage hat der Wirkl. Geh. Oberregierungsrat und vortragende Rat im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten W. Gleim das Gesetz mit ausführlichem und sachlichem Kommentar versehen und 1895 bei Franz Vahlen in Berlin erscheinen lassen. Es wird auf dieses Werk nur verwiesen.

Die Ausführungsverordnung vom 22. August 1892 (Pr. Min.Bl. f. d. i. Verw. S. 328) ist durch die nachfolgende Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 nebst Betriebsvorschriften (Pr. Min.Bl. S. 157 ff.) ersetzt worden (vergl. hierzu die amtlichen Ausführungen in der Zeitschr. f. Kleinbahnen 1898 S. 525).

§ 29. Fortsetzung. Die Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu dem Gesetze über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892.

Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen bezweckt, durch feste und zweckmäßige Ordnung der Rechtsverhältnisse der bezeichneten Bahnen die Entwickelung dieser wichtigen Verkehrsmittel zu fördern. Es beschränkt demzufolge die Einwirkung der Organe des Staates bei der Genehmigung von Unternehmungen der bezeichneten Art, sowie bei der Aufsicht über dieselben auf das geringste Maß dessen, was für die Sicherung der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen notwendig ist, und gewährt den Unternehmungen innerhalb der hiernach gezogenen Grenzen volle Bewegungsfreiheit.

Die mit der Ausführung des Gesetzes betrauten Behörden (§ 3) werden sich bei der Wahrnehmung ihrer Obliegenheiten diese Absicht des Gesetzgebers gegenwärtig zu halten und demzufolge in der Einwirkung auf den Bau und den Betrieb der bezeichneten Bahnen nicht über das Maß dessen hinauszugehen haben, was zur Wahrung der ihnen anvertrauten öffentlichen Interessen, namentlich der in den §§ 4 und 45 aufgeführten polizeilichen Interessen, notwendig ist. Neben der Vermeidung unnötiger und lästiger Eingriffe in die Bewegungsfreiheit des Verkehrszweiges werden sich die mit der Staatsaufsicht betrauten Behörden die Förderung desselben aber auch durch entgegenkommende und insbesondere rasche Erledigung der ihnen obliegenden Geschäfte angelegen sein zu lassen haben.

Unter den zum Betriebe mit Maschinenkraft eingerichteten Kleinbahnen sind nach ihrer Zweckbestimmung und Ausdehnung 2 Klassen zu unterscheiden. Die eine umfaßt die städtischen Straßenbahnen und solche Unternehmungen, welche trotz der Verbindung von Nachbarorten infolge ihrer hauptsächlichen Bestimmung für den Personenverkehr und ihrer baulichen und

Betriebseinrichtungen einen den städtischen Straßenbahnen ähnlichen Charakter haben. Der 2. Klasse sind diejenigen Kleinbahnen zuzurechnen, welche darüber hinaus den Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln und sich nach ihrer Ausdehnung, Anlage und Einrichtung der Bedeutung der nach dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 konzessionierten Nebeneisenbahnen nähern (nebenbahnähnliche Kleinbahnen). Über die Durchführung der Trennung und die verschiedene Behandlung dieser beiden Gruppen von Kleinbahnen wird in den nachfolgenden Ausführungen zu §§ 3, 5, 11, 22 und 32 das Nähere bestimmt.

Indem zur Vermeidung von Wiederholungen im übrigen auf das Gesetz, seine Begründung und die Verhandlungen in den beiden Häusern des Landtages, sowie darauf hingewiesen wird, daß die außerhalb der bisherigen allgemeinen Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 getroffenen Bestimmungen in Geltung bleiben, soweit sie nicht in Nachstehendem abgeändert werden, sei im einzelnen folgendes bemerkt:

Zu § 1 des Gesetzes. Behufs Bezeichnung derjenigen Eisenbahnbehörde, welche bei der Genehmigung mitzuwirken hat, ist von allen zunächst bei dem örtlich zuständigen Regierungspräsidenten bez. dem Polizeipräsidenten in Berlin anzubringenden Anträgen auf Genehmigung, wesentliche Änderung oder Erweiterung einer zum Betriebe mit Maschinenkraft bestimmten Bahn (§ 3 Nr. 1) sowie auf Einführung des Maschinenbetriebes auf einer andern Bahn (§ 3 Nr. 2) dem Minister der öffentlichen Arbeiten Anzeige zu erstatten. Behufs Prüfung der Frage, ob eine solche Bahn dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 zu unterstellen ist, ist bei der Erstattung der Anzeige auch hierüber unter Beibringung der zur Beurteilung dienlichen Unterlagen zu berichten.

Ebenso ist von anderen Anträgen auf Genehmigung einer Kleinbahn, soweit es sich nicht um Pferdebahnen innerhalb städtischer Straßen handelt, dem Minister der öffentlichen Arbeiten Anzeige zu erstatten. Während jedoch bei einer für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmten Bahn dem Genehmigungsverfahren nicht Fortgang zu geben ist, bevor nicht die Entschließung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vorliegt, ist in dem letztgedachten Falle dem Verfahren Fortgang zu geben, sofern nicht ausnahmsweise die zur Genehmigung zuständige Behörde die Anwendung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 für angezeigt oder doch wenigstens für fraglich erachtet und hierüber die Entschließung des Ministers der öffentlichen Arbeiten einholt.

Die Anzeige von Anträgen wegen wesentlicher Änderungen oder Erweiterungen der den sämtlichen Bestimmungen des Kleinbahngesetzes unterworfenen Bahnen mit Maschinenbetrieb hat zu unterbleiben, wenn die Bahn über das Weichbild eines Gemeindebezirks nicht hinausgeht und eine Verbindung mit anderen Bahnen nicht stattfinden soll, die bei der Genehmigung mitwirkende Eisenbahnbehörde auch bereits bestimmt ist.

Von den hiernach vorgeschriebenen Anzeigen ist seitens der Regierungspräsidenten bez. des Polizeipräsidenten in Berlin zugleich eine Abschrift dem Kriegsminister vorzulegen, wenn es sich um Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb handelt, die über das Weichbild eines Gemeindebezirks hinaus hergestellt werden sollen:

a) östlich von der Linie Danzig — Dirschau — Schneidemühl — Posen — Breslau — Oderberg,
b) westlich des linken Rheinufers,
c) in einem Küstenkreise,
d) in sonstigen Grenzkreisen und denselben gleichgestellten Gebieten,
e) auch außerhalb dieser Grenzen, sofern sie zwei oder mehrere Haupt- oder Nebenbahnen unmittelbar oder im Zusammenhange mit anderen Kleinbahnen verbinden.

Sofern der Antrag auf Genehmigung, Erweiterung oder Veränderung einer Kleinbahn aus dem Grunde abgelehnt wird, weil die Bahn dem Gesetze vom 3. November 1838 zu unterstellen sein würde, ist in die Verfügung der Grund hierfür anzugeben und zugleich zu bemerken, daß ein etwaiger Antrag auf Entscheidung des Staatsministeriums bei dem verfügenden Regierungspräsidenten binnen einer angemessen festzusetzenden Frist einzureichen sei. Geht ein solcher Antrag ein, so ist von dem Regierungspräsidenten Bericht an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu erstatten.

Zu § 2 d. G. Die Genehmigung für das Unternehmen ist dem Antragsteller für seine Person zu erteilen. Ist der Antragsteller eine physische Person, so wird indes in der Regel nichts entgegenstehen, die Genehmigung auch auf die Erben und sonstigen Rechtsnachfolger unter der Voraussetzung zu erstrecken, daß gegen die Person der letzteren als Betriebsunternehmer sich nicht etwa Bedenken ergeben sollten (Ausländer, Staatsbeamte u. s. w.). Ist der Unternehmer ein Ausländer, so ist bei der Genehmigung vorzuschreiben, daß er im Inlande Domizil mit der Wirkung zu nehmen hat, daß er von demselben aus regelmäßig die Verträge mit den dem Reiche Angehörigen abzuschließen und wegen aller aus seinen Geschäften mit solchen entstehenden Verbindlichkeiten bei den Gerichten des betreffenden Orts Recht zu nehmen hat.

Zu § 3 d. G. Wenn auch der Regierungspräsident nach Außen für die Erteilung der Genehmigung allein zuständig ist, so ist doch in der Genehmigungsurkunde und deren Nachträgen diejenige Eisenbahnbehörde zu bezeichnen, mit deren Einvernehmen die Genehmigung erteilt wird, damit der Unternehmer weiß, welche Eisenbahnbehörde für das Unternehmen bestellt ist.

Vor Erteilung der Genehmigung ist seitens der Genehmigungsbehörden, in Zweifelsfällen nach Anrufung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, darüber Entscheidung zu treffen und in der Genehmigungsurkunde zum Ausdrucke zu bringen, in welche der beiden Klassen von Kleinbahnen — Straßenbahnen oder nebenbahnähnliche Kleinbahnen — das betr. Unternehmen einzureihen ist (vgl. Einleitung Abs. 3 und zu §§ 5, 11, 22 und 32).

Als Kunststraßen sind anzusehen:

a) für den Geltungsbereich des Gesetzes vom 20. Juni 1887 (G.-S. S. 301) die im § 12 daselbst näher bezeichneten Kunststraßen;
b) für die Provinz Hannover: die Chausseen und Landstraßen;
c) für Schleswig-Holstein mit Ausnahme des Kreises Herzogtum Lauenburg: die in der Unterhaltung der Provinz befindlichen Haupt- und Nebenlandstraßen und die in der Unterhaltung der Kreise befindlichen ausgebauten Nebenlandstraßen;
d) für die Provinz Hessen-Nassau: die vormaligen Staatsstraßen, die Provinzial-, Distrikts- und chaussierten Verbindungsstraßen, sowie die
e) Landwege; für die Hohenzollernschen Lande: die Landstraßen;
f) für den Kreis Herzogtum Lauenburg: die Landstraßen.

Welche Kunststraßen als städtische Straßen in der Unterhaltung und Verwaltung von Stadtkreisen stehen, ist eine Thatfrage, welche für jeden Fall besonders zu entscheiden ist. Es empfiehlt sich indessen, mit den städtischen Behörden der einen Stadtkreis bildenden Städte alsbald in Verhandlung zu treten und eine Verständigung darüber herbeizuführen, betreffs welcher Teile von Kunststraßen die Zuständigkeit der Regierungspräsidenten auszuschließen sein wird. Für den Fall von Meinungsverschiedenheiten ist unsere Entscheidung einzuholen.

Es wird sich empfehlen, in denjenigen Fällen, in denen eine Bahn öffentliche Wege berührt, Flüsse überschreiten muß oder sonst nicht ganz einfache Bauverhältnisse vorliegen, bei der Prüfung des Genehmigungsgesuches sich technischen Beirates zu bedienen (Königliche, Provinzial-, Kreis- oder städtische Baubeamte u. s. w.).

Die hierdurch erwachsenden baren Auslagen fallen, wie alle baren Auslagen in dem Genehmigungsverfahren, dem Unternehmer zur Last; andere Kosten sind demselben dagegen nicht aufzuerlegen.

Zu dem Schlußsatze im 3. Absatze ist zu bemerken, daß bei dem Übergange vom Betriebe mit Maschinenkraft zu einem andern Betriebe zwar zur Genehmigung der Regierungspräsident im Einvernehmen mit der Eisenbahnbehörde zuständig bleibt, daß aber von der Rechtskraft der Genehmigung ab die Aufsicht auf diejenige Behörde übergeht, welche zur Erteilung der Genehmigung zuständig gewesen wäre, wenn die Bahn von vornherein nicht für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmt gewesen wäre.

Zu § 4 d. G. Die Nummern 1—4 des Gesetzes bezeichnen diejenigen Punkte, auf welche sich die polizeiliche Prüfung überhaupt nur erstrecken darf; es ist aber nicht notwendig, daß alle dort aufgeführten Punkte zum Gegenstande polizeilicher Festsetzung gemacht werden; insbesondere ist es durch die Bestimmungen des § 4 der genehmigenden Behörde keineswegs zur Pflicht gemacht, bezüglich aller dortselbst erwähnten Punkte in den Genehmigungen Vorschriften oder Auflagen oder Vorbehalte zu machen, vielmehr wird in jedem einzelnen Falle zu prüfen sein, ob und wieweit zur Wahrung der beteiligten

öffentlichen Interessen Vorschriften zu machen oder Bedingungen zu stellen sein werden.

Über das, was nach Lage des einzelnen Falles nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Behörde zur Sicherung der beteiligten öffentlichen Interessen notwendig ist, darf in keinem Falle hinausgegangen werden. Insbesondere hat die Prüfung der Baupläne lediglich nach dem Gesichtspunkte dieser Sicherung zu erfolgen; abgesehen hiervon sind technische Verbesserungen nicht zu fordern.

Sofern die von dem Unternehmer beigebrachten Unterlagen seines Gesuches (Pläne vom Bau und Betriebe u. s. w.) die erforderliche Prüfung im einzelnen noch nicht gestatten, kann dieselbe und dementsprechend die Stellung von Bedingungen und Auflagen bis zur Ausführung des Baues und des Betriebes vorbehalten werden.

Was die Bedeutung der Nr. 3 anlangt, so ist zunächst die Bezeichnung „im äußern Betriebsdienste" enger als das, was in der Eisenbahnverwaltung unter „äußerm Dienste" verstanden wird. Während die letztgedachte Bezeichnung das gesamte mit dem Publikum in Berührung kommende Personal zum Unterschiede von dem Bureaupersonale umfaßt, wird als im äußern Betriebsdienste stehend nur das Personal zu verstehen sein, welches mit der Beförderung oder Bahnunterhaltung unmittelbar zu thun hat (Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Schaffner, Kutscher, Bahnmeister, das mit der Abfertigung der Züge betraute Personal u. s. w.).

Der Ausdruck „technische" Zuverlässigkeit ist gleichbedeutend mit Zuverlässigkeit in Bezug auf die Berufspflicht.

Endlich wird bei der Genehmigung selbstverständlich nur zu bestimmen sein, ob, inwiefern und in welcher Weise eine vorgängige Prüfung der technischen Befähigung vorzunehmen ist, oder ob, wie dies bei Pferdebahnen angängig sein wird, lediglich die Entfernung technisch nicht befähigter oder nicht zuverlässiger Bediensteten vorzusehen ist.

Die bei der Genehmigung allgemein vorgeschriebene Prüfung wird bezüglich der einzelnen Bediensteten in jedem Falle zu erfolgen haben.

Den Kleinbahnunternehmern kann es überlassen werden, Prüfungsvorschriften ausschließlich für das Personal des äußern Betriebsdienstes zu entwerfen und der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Die auf Grund solcher genehmigten Vorschriften unter geeigneter Kontrolle der Aufsichtsbehörde geprüften Bediensteten sind alsdann auch in anderen Aufsichtsbezirken und bei anderen Kleinbahnen bis zu ihrer Beanstandung aus bestimmten Anlässen als technisch befähigt und zuverlässig für dieselbe Dienstverrichtung im Sinne des § 4 Nr. 3 des Gesetzes zu erachten.

Bedingungen und Vorbehalte, an welche die Genehmigung geknüpft wird, sind stets in die Genehmigungsurkunde selbst aufzunehmen, so daß aus derselben in Verbindung mit dem Gesetze Maß und Art der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen mit Sicherheit erhellt.

Von Vorbehalten, wonach der Unternehmer sich von vornherein etwaigen Anforderungen hinsichtlich der Erweiterung oder Änderung des Unternehmens infolge der spätern Verkehrsentwickelung zu unterwerfen hat, ist abzusehen.

Zu § 5 b. G. Die in technischer Hinsicht beizufügenden Unterlagen haben lediglich den Zweck, die nach § 4 Nr. 1 erforderliche Prüfung zu ermöglichen. Sie sind deshalb nur soweit zu erfordern, als es für diese Prüfung geboten ist.

Welcher Unterlagen es bedarf, muß für jeden Fall ermessen werden. In der Regel werden nicht entbehrt werden können:

1. für Bahnen, welche zum Betriebe mit Maschinenkraft eingerichtet und welche als nebenbahnähnliche Kleinbahnen (vergl. Einleitung und und zu §§ 3 und 22) nach den Betriebsvorschriften vom 13. August 1898 betrieben werden sollen:

a) eine Übersichtskarte, in welcher der Bahnzug mit kräftiger roter Linie unter Kenntlichmachung der Halteplätze und der kilometrischen Längeneinteilung einzutragen ist. Zu den Übersichtskarten können Generalstabskarten, Kreiskarten, Meßtischblätter, Bergwerkskarten, sowie andere geeignete, im Buchhandel erhältliche Karten verwendet werden.

b) Lage- und Höhenpläne, aus welchen die Längen der geraden und gekrümmten Strecken, die Krümmungshalbmesser, die Halteplätze, die Höhen- und Neigungsverhältnisse, sowie alle diejenigen Anlagen ersehen werden können, welche für die Fortsetzung der Lage der Bahn, ihren Bau und zukünftigen Betrieb im öffentlichen Interesse oder dem des benachbarten Eigentums in Frage kommen können oder welche für das Unternehmen selbst von Bedeutung sind.

Für den Lage- und Höhenplan ist ein Maßstab von mindestens 1:10000 für die Längen, der 10 bis 20fache Maßstab für die Höhen zu wählen. Führt die Bahn durch schwieriges Gelände, durch Dörfer, Städte, an Bächen, und Flüssen entlang oder über diese hinweg, sowie auf eigenem Bahnkörper, so ist der größere Maßstab 1:2500 oder 1:2000, unter Umständen auch 1:1000 in Anwendung zu bringen.

c) eine für den Unterbau der Bahn in den Auf- und Abtragsstrecken maßgebende Querschnittszeichnung und eine gleiche Zeichnung für die Umgrenzung des lichten Raumes, sowie der größten zulässigen Breiten- und Höhenmaße der Betriebsmittel, sofern die vorbezeichneten Betriebsvorschriften darüber keine Bestimmung enthalten.

d) eine Zeichnung des Oberbaues mit Darstellung des Schienenquerschnittes und des Kleineisenzeuges in natürlicher Größe, der Stoßverbindung (Ansicht und Grundriß) im Maßstabe 1:50. Auf der Zeichnung sind zu vermerken: der größte zulässige Raddruck, die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit der Züge, die Länge und das Gewicht der Schienen für das laufende Meter, das Material und das Gewicht der Schwellen, ihre Abmessungen und bei Querschwellen ihre Entfernungen voneinander.

e) Zeichnungen der Betriebsmittel, insbesondere auch der Bremsvorrichtungen, nebst den zur Erläuterung erforderlichen Beschreibungen, jedoch nur in solchen Fällen, in welchen Betriebsmittel verwendet werden sollen, die von den vorbezeichneten Betriebsvorschriften abweichen oder für welche nicht entweder bereits anderweitig genehmigte Zeichnungen vorliegen oder vorhandene Muster als maßgebend in allen ihren Einzelheiten bezeichnet werden können.

f) Zeichnungen von Kreuzungen mit Eisenbahnen, die dem Gesetze vom 3. November 1838 unterstehen, sowie von Anschlüssen an solche Eisenbahnen, und zwar in einer Ausführung, daß die hierzu erforderliche Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten eingeholt werden kann.

Die Beibringung von Bauzeichnungen für Brücken, Über- und Unterführungen, Durchlässe, Drehscheiben, Weichen u. s. w. darf bis zum Beginne der Bauausführung ausgesetzt werden.

Ob einzelne Zeichnungen durch Beschreibungen ersetzt werden können, bleibt dem Ermessen der Genehmigungsbehörden überlassen. Es darf hierbei jedoch die Rücksicht auf das Vorhandensein beweiskräftigen Materials für die Gestalt und die Beschaffenheit der genehmigten Anlagen nicht aus dem Auge gelassen werden.

2. für Bahnen, welche zum Betriebe mit Maschinenkraft eingerichtet, aber als Straßenbahnen im Sinne der Einleitung und der Ausführungsanweisung zu §§ 3 und 22 auf Grund besonderer Polizeivorschriften betrieben werden sollen:

a) ein Lage- und Höhenplan;
b) Zeichnungen der Schienen und Weichen;
c) Umgrenzung des lichten Raumes, sowie der größten zulässigen Breiten- und Höhenmaße der Betriebsmittel;
d) Zeichnungen der Betriebsmittel u. s. w., sofern nicht der Fall vorliegt, wie er in 1. unter e) vorstehend bezeichnet ist.

Hinsichtlich der Bauzeichnungen gilt das am Schlusse für 1. Vermerkte.

3. für andere Bahnen:

a) ein Lageplan;
b) Zeichnungen der Schienen und Weichen;
c) } die vorstehend unter 2c und d aufgeführten Vorlagen.
d) }

In finanzieller Beziehung gilt es, zu prüfen, ob der Unternehmer die Mittel zur Herstellung der Bahn besitzt oder in zuverlässiger und gesetzlich zulässiger Weise beschaffen werde, und ob dieselben zur plan- und anschlagsmäßigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn genügen. Das letztere kann nur auf Grund eines Kostenanschlags geprüft werden, welcher daher in der Regel zu erfordern ist. In welcher Weise die genehmigende Behörde sich die Überzeugung von dem Vorhandensein oder der Möglichkeit der Beschaffung

des Anlagekapitals verschaffen will, bleibt ihrem pflichtmäßigen Ermessen überlassen.

Zu § 7 d. G. Die Ergänzung der Zustimmung des Unterhaltungspflichtigen ist ganz in das pflichtmäßige Ermessen der zuständigen Behörde gestellt. Die Prüfung der letztern ist daher keineswegs auf die Angemessenheit der von dem erstern erhobenen Forderungen beschränkt, hat sich vielmehr auch darauf zu erstrecken, ob nach Lage des Falles ausreichender Anlaß vorliegt, zwangsweise in das Verfügungsrecht des Unterhaltungspflichtigen einzugreifen. Daß dabei auch die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Unternehmers in Betracht kommen muß, bedarf der Erwähnung nicht.

Zu § 8 und § 9 d. G. Behufs Sicherung der Interessen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung (§ 8 Abs. 2 und § 9) ist mit der zuständigen Oberpostdirektion in Verbindung zu treten (vergl. auch das Telegraphenwegegesetz).

Im Interesse der Landesverteidigung (§ 8 Abs. 1 und § 9) ist folgendes zu beachten:

Zu § 8 Abs. 1 d. G. Die dem Antrage auf Erteilung der Genehmigung in technischer Hinsicht beizufügenden Unterlagen (Ausführungsanweisung zu § 5) sind, wenn Bahnen (gleichgültig ob mit mechanischen Motoren oder mit Pferden zu betreibende) in Festungen angelegt werden, bez. sich den äußeren Werken von Festungen im ganzen oder auch nur mit Teilen bis auf etwa 15 km nähern sollen, vor Erteilung der Genehmigung der Festungsbehörde vorzulegen. Zur Genehmigung bedarf es des Einverständnisses dieser Behörde. Die Erfüllung der an die Kleinbahnen mit Zustimmung der Festungsbehörde zu stellenden Anforderungen ist in der Genehmigungsurkunde — erforderlichenfalls durch einen geeigneten Vorbehalt — sicher zu stellen.

Zu § 9 d. G. A. Die Einrichtung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel ist bei allen für den Betrieb mit mechanischen Motoren eingerichteten Kleinbahnen durch die Genehmigungsurkunde an folgende Bedingungen zu knüpfen:

1. Geleise.

a) Es sind außer der Normalspur nur Spurweiten von 0,600, 0,750 und 1,000 m zuzulassen.

b) Sofern Querschwellenoberbau angewendet wird, soll das Mindestgewicht der Schienen 9,5 kg auf das Meter betragen.

c) Bei einer Spurweite von 0,600 m soll der kleinste Krümmungshalbmesser 30 m betragen.

d) Die lichte Spurweite der Spurrinnen bei Weichen, Kreuzungen, Überwegen u. s. w. soll nicht unter 0,035 m betragen.

Die Bestimmung unter c und d gelten nicht für Straßenbahnen.

2. Rollendes Material.

a) Für Bahnen mit einer Spurweite von 0,600 m sollen Lokomotiven und Wagen derartig gebaut sein, daß sie Krümmungen von 30 m Halbmesser anstandslos durchfahren können.

b) Es sind nur einflanschige Räder zu verwenden.
c) Die Betriebsmittel der Bahnen mit 0,600 m Spurweite sollen centrale Buffer in einer Höhe von 0,300 bis 0,340 m über Schienenoberkante erhalten.
d) Das Ladegewicht der Wagen, in Kilogramm ausgedrückt, soll durch 500 teilbar sein.

3. Bahnhofseinrichtungen.

Sofern die Kleinbahnen an andere Bahnen anschließen, und ein Übergang der Wagen nicht angängig ist, sind zweckentsprechende Vorrichtungen zum Umladen herzustellen.

4. Sofern es sich lediglich um die Erweiterung eines bestehenden Bahnunternehmens handelt, kann die Beibehaltung der bisherigen Spurweite und des bisherigen Schienengewichts für die Erweiterungsstrecke auch dann genehmigt werden, wenn beides den Bestimmungen zu 1a und b nicht entspricht.

5. Falls im übrigen ausnahmsweise aus besonderen Gründen eine Abweichung von den vorstehenden Bestimmungen für notwendig erachtet werden sollte, ist an den Minister der öffentlichen Arbeiten, behufs der im Einverständnisse mit dem Kriegsminister zu treffenden Entscheidung Bericht zu erstatten.

6. Ob außerdem ausnahmsweise für einzelne Kleinbahnen besondere — und dann ebenfalls in die Genehmigungsurkunde aufzunehmende — Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Anlagen zu stellen sind, wird im Einverständnisse mit dem Kriegsminister bestimmt.

B. Bezüglich des Betriebes sind die aus den nachfolgenden Bestimmungen sich ergebenden Verpflichtungen durch die Genehmigungsurkunde allen für den Betrieb mit mechanischen Motoren eingerichteten Kleinbahnen aufzuerlegen, mit Ausnahme derjenigen, welche lediglich städtische Straßenbahnen sind oder nicht mehr als 3 Gemeindebezirke berühren und und der Regel nach nur der Personenbeförderung in einzelnen Wagen dienen.

1. Die Kleinbahnen sind nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit im Frieden und im Kriege verpflichtet, Militärtransporte aller Art — während des Kriegsverhältnisses auch Privatgut für die Militärverwaltung — zu befördern.

2. Werden Abweichungen von den für die Annahme, Abfertigung, Ver- und Entladung, sowie für die Beförderung geltenden Einrichtungen und Bestimmungen des öffentlichen Verkehrs im Interesse der Ausführung von Militärtransporten erforderlich, so unterliegen dieselben im Einzelfalle der Vereinbarung zwischen der absendenden Militärbehörde und Bahnverwaltung. Die für die Betriebssicherheit getroffenen allgemeinen Bestimmungen dürfen hierdurch nicht berührt werden.

3. Lassen sich im Mobilmachungs- und Kriegsfalle die Militärtransporte nicht mit den Zügen des öffentlichen Verkehrs bewältigen, so ist die Militärverwaltung berechtigt, in den Fahrplan des öffentlichen Verkehrs Militär-, Bedarfs- und Sonderzüge einzuschalten, auch zeitweise die Beschränkung, Ver-

einfachung und vollständige Aussetzung der Züge des öffentlichen Verkehrs anzuordnen und einen besondern Militärfahrplan einzuführen.

4. Die Kleinbahnverwaltungen sind im Mobilmachungs- und Kriegsfalle verpflichtet, ihr Personal und ihr zur Herstellung und zum Betriebe von Kleinbahnen dienliches Material herzugeben. Die demnächstige Entschädigung regelt sich sinngemäß nach den entsprechenden Bestimmungen der Militäreisenbahnordnung, Teil II. D und des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 (R.G.Bl. S. 137) unter Berücksichtigung des geringern Kapitalwers nach Maßgabe sachverständiger Schätzung.

5. Die Militärverwaltung ist im Mobilmachungs- und Kriegsfalle berechtigt, den Betrieb einer auf dem Kriegsschauplatze oder in dessen Nähe gelegenen Kleinbahn selbst zu übernehmen. Das bei der Übernahme und Betriebsführung sowie bei der Rückgabe maßgebende Verfahren richtet sich nach der Instruktion, betreffend Kriegsbetrieb und Militärbetrieb der Eisenbahnen (Militäreisenbahnordnung, Teil II. E).

6. Auf Anfordern der Eisenbahnaufsichtsbehörde hat die Kleinbahn zwecks Ermittelung ihrer militärischen Leistungsfähigkeit im Frieden und im Kriege über ihre Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel Auskunft zu geben.

Die Militärverwaltung ist außerdem berechtigt, zur Vervollständigung dieser Auskunft, sowie zu sonstigen militärischen Zwecken auch unmittelbar Erkundigungen anzuordnen. Den entsandten Offizieren und Beamten ist dabei jede wünschenswerte Unterstützung zu gewähren.

7. Jeder Militärtransport wird mit einem von der zuständigen Dienststelle ausgefertigten Ausweise versehen.

Als Ausweise gelten:

a) Berechtigungsscheine nach dem in der Anlage beigefügten Muster 1 (Anl. 1),
b) Einberufungs-, Entlassungspapiere, sowie Urlaubspässe (letztere auch, wenn sie von Civilbehörden für die bei ihnen zur Probedienstleistung kommandierten oder beurlaubten Militärpersonen ausgefertigt sind),
c) Frachtbriefe.

Auf Grund derartiger Ausweise erfolgt die Beförderung zu den Sätzen des Militärtarifs, im Frieden gegen sofortige Barbezahlung, im Kriege auch unter Stundung der Fahrgelder.

Im Mobilmachungsfalle sind die zum Heere einberufenen Personen mit Ausnahme der im Offizierrange stehenden ohne Lösung von Fahrkarten zu befördern. Die Transportvergütung wird besonders geregelt.

Bei Vorzeigung der oben unter a und b bezeichneten Ausweise sind Militärfahrkarten zu verabfolgen, die den Transportführern für die Rechnungslegung zu belassen sind. Werden von der Militärbehörde statt der Berechtigungsscheine Fahrtausweise nach anliegendem Muster 2 (Anl. 2) ausgefertigt, so dienen diese gleichzeitig als Fahrkarten und sind von dem zuständigen Bahnbediensteten hinsichtlich des gezahlten Fahrpreises auszufüllen und mit dem Dienststempel oder mit Namensunterschrift zu versehen.

Soll die Vergütung gestundet werden, so geschieht die Beförderung gleichfalls auf Grund der Fahrtausweise nach Muster 2, indes unter Berücksichtigung der daselbst für diesen Fall angegebenen Änderungen, oder auf Grund von Frachtbriefen, welche letztere mit dem Vermerk „Fracht ist zu stunden" versehen werden.

Gestundete Fahr- und Frachtgelder sind bei der Intendantur des stellvertretenden Generalstabes der Armee zur Liquidation zu bringen, und bleiben zu diesem Zwecke die Fahrtausweise (Muster 2) bezw. Frachtbriefe in den Händen der Kleinbahn.

8. Die Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen der Kleinbahnen dürfen zu dringlichen militärischen Mitteilungen benutzt werden, soweit die Erfordernisse des Eisenbahndienstes dies zulassen. Im Mobilmachungs und Kriegsfalle erfolgen diese Mitteilungen kostenfrei.

9. Die Bezeichnungen: Militärverwaltung, Militärbehörde, Militärtransport, Truppenteil gelten sinngemäß auch für die Marine und die Schutztruppen.

Vorstehende Bestimmungen zu § 9 gelten auch für die Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen oder Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes der vorgedachten Bahnen.

Zu § 10 d. G. Der Bestimmungszweck der dem Güterverkehre dienenden Kleinbahnen und das hierbei beteiligte öffentliche Interesse werden nur dann in vollem Umfange gewahrt, wenn den Absendern und Empfängern erheblicher Gütermengen die Möglichkeit der Anlage von Anschlußgeleisen zur erleichterten Anbringung und Abholung ihrer Frachtgüter gegeben ist.

Der Vorbehalt der Verpflichtung der Unternehmer von Kleinbahnen, auf welchen Güterverkehr stattfinden soll, zur Gestattung von Privatanschlußbahnen bei der Genehmigung muß daher die Regel bilden. Nur aus ganz besonderen Gründen erscheint es gerechtfertigt, davon Abstand zu nehmen, wie z. B. für solche Bahnen, welche, ohne mit dem Enteignungsrechte, oder dem Rechte zur Benutzung öffentlicher Wege ausgestattet zu sein, vornehmlich Privatzwecken des Unternehmers, zugleich aber auch nebenbei dem öffentlichen Verkehre zu dienen bestimmt sind.

Zu § 11 d. G. Ebenso wird bei der Genehmigung von Kleinbahnen jeglicher Art dem Unternehmer die Verpflichtung zur Ausführung der Bahn und zur Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Betriebes während der Dauer der Genehmigung auferlegt werden müssen, sofern nach der Ansicht der genehmigenden Behörde nicht etwa die Bahn für das öffentliche Verkehrsinteresse ohne Wert sein sollte. Diese Annahme wird namentlich in den am Schlusse der Anweisung zu § 10 bezeichneten Fällen Platz greifen können. Zweifel in dieser Richtung können auch in betreff solcher Bahnen entstehen, welche, z. B. Drahtseilbahnen, nach Aussichtspunkten, lediglich Vergnügungszwecken, dienen, und ohne Hilfe des Enteignungsrechts und ohne Benutzung öffentlicher Wege hergestellt werden sollen. In derartigen Fällen ist daher sorgfältig zu erwägen,

ob die öffentlichen Interessen den Vorbehalt der Bau- und Betriebspflicht erheischen.

Die Höhe der in dem Abs. 2 und 3 erwähnten Geldstrafen ist nach dem Grade, in welchem das öffentliche Interesse an dem Bestande und Betriebe der Bahn beteiligt ist, zu bemessen. Die Bemessung erfolgt zweckmäßig nach bestimmten Prozenten des Anlagekapitals. Eine Geldstrafe im Betrage von 10% des Anlagekapitals ist als die äußerste Grenze anzusehen, deren Überschreitung selbst durch erhebliche öffentliche Interessen nicht gerechtfertigt wird.

Dem Unternehmer nebenbahnähnlicher Kleinbahnen (vgl. Einleitung und zu § 3) ist durch die Genehmigungsurkunde aufzugeben, im Interesse der Aufrechterhaltung eines regelmäßigen und sichern Betriebes einen Erneuerungsfonds, sowie — neben dem nach den jeweiligen handelsrechtlichen Vorschriften für Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien erforderlichen Bilanzreservefonds — einen Specialreservefonds nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu bilden:

I. Der Erneuerungsfonds dient zur Bestreitung der Kosten der regelmäßig wiederkehrenden Erneuerung des Oberbaus und der Betriebsmittel.

Es sind jedoch hieraus von den Betriebsmitteln nur die Kosten ganzer Lokomotiven und Wagen, von den Oberbaumaterialien dagegen auch die Kosten einzelner Stücke zu bestreiten. Der Ersatz einzelner Teile von Betriebsmitteln (Siederohre u. s. w.) muß auf Rechnung des Betriebsfonds erfolgen.

In den Erneuerungsfonds fließen:

1. der Erlös aus den entsprechenden abgängigen Materialien,
2. die Zinsen des Fonds selbst,
3. eine aus den Bruttobetriebseinnahmen zu entnehmende jährliche Rücklage.

Die Höhe dieser Jahresrücklagen ist unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse des einzelnen Unternehmens auf:

a) 1—2% von dem zusammengerechneten Beschaffungswerte der Schienen, der Weichen und des Kleineisenzeuges,
b) 2,5—5% vom Beschaffungswerte der Schwellen,
c) 1,25—2,5% von dem der Lokomotiven,
d) 0,75—1,5% von dem der Wagen zu bemessen.

Wird das Unternehmen nicht mit Dampfmaschinen, sondern in anderer Weise (z. B. elektrisch) betrieben, so haben die Genehmigungsbehörden den Rücklagesatz c) von Fall zu Fall selbst zu bestimmen.

Die Genehmigungsbehörden sind ermächtigt, auf Antrag des Unternehmers von der Zuführung weiterer Rücklagen zum Erneuerungsfonds dann zeitweilig abzusehen, wenn derselbe eine nach ihrem Ermessen ausreichende Höhe erlangt hat.

II. Der Specialreservefonds dient zur Bestreitung von Ausgaben, die durch außergewöhnliche Elementarereignisse und größere Unfälle hervorgerufen werden.

Diesem Fonds sind zuzuführen:

1. der Betrag der verfallenen, nicht abgehobenen Dividenden und Zinsen,
2. die Zinsen des Fonds selbst,
3. eine aus dem Reinertrage zu entnehmende jährliche Rücklage.

Die Höhe der jährlichen Rücklagen zum Specialreservefonds ist auf 1/2 bis 3% des Reinertrages zu bemessen. Erreicht der Specialreservefonds den Betrag von 5% des Anlagekapitals, so können für die Dauer dieses Bestandes weitere Rücklagen unterbleiben.

Die Genehmigungsbehörden sind ermächtigt, von der Pflicht zur Ansammlung eines Specialreservefonds ganz zu befreien, wenn und so lange die Erreichung seines Zwecks durch die Zuhörigkeit zu einem für zuverlässig erachteten Versicherungsunternehmen gewährleistet ist.

III. Die Anordnungen über die Höhe der Rücklagen zum Erneuerungs- und zum Specialreservefonds (Nr. I und II) sind einem besondern Regulative vorzubehalten, welches in Zeiträumen von 5 Jahren einer Nachprüfung hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der bisherigen Sätze, beim Erneuerungsfonds auch hinsichtlich der Beschaffungswerte zu unterziehen ist. Hierbei kommen Beschaffungen, Änderungen der Betriebsweise u. s. w., welche innerhalb einer 5jährigen Periode vorgenommen sind, erst für die nächstfolgende Periode in Betracht.

IV. Der Erneuerungsfonds und der Specialreservefonds sind sowohl voneinander, als auch von anderen Fonds des Unternehmens getrennt zu verwalten.

Die zu jenen Fonds zu vereinnahmenden Beträge sind, sofern sie nicht sofort zur Verwendung gelangen, in Wertpapieren, welche bei der Reichsbank beleihbar sind, zinstragend anzulegen.

V. Ist der Unternehmer bereits durch das Gesellschaftsstatut oder sonst privatrechtlich (z. B. durch Verträge mit dem Staate, der Provinz oder dem Kreise über die Gewährung von Beihilfen oder die Gestellung von Grund und Boden) zur Ansammlung zweckdienlicher und ausreichender Rücklagefonds verpflichtet, so genügt es, durch die Genehmigungsurkunde die Aufrechterhaltung dieser Verpflichtung für die Dauer der Genehmigung sicher zu stellen und ihre Befolgung zu überwachen.

VI. Kommunalverbände sind als Unternehmer von Kleinbahnen von den vorstehenden Verpflichtungen zur Bildung von Rücklagefonds befreit (§ 12 des Ges.), unbeschadet jedoch der von Kommunalaufsichtswegen oder bei Gewährung von Unterstützungen seitens des Staates oder der Provinzen etwa getroffenen Anordnungen bez. Vereinbarungen.

Zu § 13 d. G. Ob eine Genehmigung dauernd oder auf Zeit zu erteilen ist, bleibt dem pflichtmäßigen Ermessen der zur Genehmigung zuständigen Behörde freigestellt. Im allgemeinen wird dabei davon auszugehen sein, daß eine Genehmigung ohne zeitliche Begrenzung nicht zu erteilen ist, wenn öffentliche Wege benutzt werden. Auch bei Anlegung eines eigenen Bahnkörpers ist eine Genehmigung ohne zeitliche Begrenzung in der Regel nicht,

vielmehr nur dann zu erteilen, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens es erforderlich erscheinen lassen und öffentliche Interessen nicht entgegen stehen.

Bei Bemessung der Dauer einer zeitlich begrenzten Genehmigung ist außer auf den Zeitpunkt etwaiger Erwerbsrechte (§ 6) darauf zu sehen, daß die Dauer der Genehmigung ausreichend genug bemessen wird, um dem Unternehmen die Möglichkeit der Amortisation des Anlagekapitals zu gewähren.

Zu § 14 d. G. Auch für die Vorbehalte und Anforderungen hinsichtlich des Fahrplans und der Beförderungspreise kann im wesentlichen nur der Grad des an dem Betriebe der Bahn bestehenden öffentlichen Verkehrsinteresses den Maßstab abgeben.

Was den Fahrplan betrifft, so erfordert das öffentliche Sicherheitsinteresse in jedem Falle die Festsetzung der höchsten zulässigen Geschwindigkeit der Züge, welche die für Nebeneisenbahnen statthafte Maximalgrenze nicht überschreiten darf. Im übrigen ist nach den besonderen Verhältnissen eines jeden einzelnen Falles zu ermessen, ob hinsichtlich der Zahl und der Zeit sämtlicher oder einzelner Züge weitere Anordnungen bei der Genehmigung zu treffen sind. Wird zunächst hiervon abgesehen, so ist der Zeitraum, nach dessen Ablauf wiederholte Prüfung einzutreten hat, in der Regel auf etwa 3 Jahre zu bemessen.

Die Mitteilung aller Tarife, Fahrpläne und aller etwa zu erlassenden Betriebsreglements an die Aufsichtsbehörde wird bei jeder Genehmigung vorzubehalten sein, um diese Behörde zur Erledigung ihrer Aufgabe in den Stand zu setzen.

Zu § 16 d. G. Mit der Aushändigung der Genehmigungsurkunde an einen Unternehmer, welcher nicht eine der in § 16. bezeichneten Gesellschaften ist, muß auch die Veröffentlichung der Genehmigung in dem Amtsblatte derjenigen Regierung, in deren Bezirke die Bahn belegen ist, veranlaßt werden. Von jeder erteilten Genehmigung ist Abschrift dem Minister der öffentlichen Arbeiten durch die Genehmigungsbehörde einzureichen.

Die Veröffentlichung einer Genehmigung, welche einer der in § 16 bezeichneten Gesellschaften erteilt ist, darf erst erfolgen, nachdem der genehmigenden Behörde der Eintrag im Handelsregister nachgewiesen ist. Die Zeit des Eintrags ist von der letztern in der Genehmigungsurkunde zu vermerken und in der öffentlichen Bekanntmachung anzugeben.

Sollte die Genehmigung für eine Kleinbahn einer Genossenschaft erteilt werden, so ist die Genehmigungsurkunde vor ihrer Aushändigung an den Unternehmer dem zur Führuug des Genossenschaftsregisters zuständigen Gerichte mit dem Ersuchen um Eintrag in dieses Register und demnächstige Rückgabe der Urkunde mitzuteilen. Erst nach deren Wiedereingang und nach Vermerk des Eintrags auf derselben darf die Aushändigung an den Unternehmer und die Veröffentlichung in dem Amtsblatte stattfinden.

Zu § 17 d. G. Die Planfeststellung durch den Regierungspräsidenten erfolgt im Einvernehmen mit der zuständigen Eisenbahnbehörde.

Im allgemeinen hat die Planfeststellung erst nach der Genehmigung zu erfolgen. Sofern indessen in einzelnen Fällen Zweckmäßigkeitsgründe gegen dies Verfahren sprechen, die Erteilung der Genehmigung nicht von vornherein bedenklich erscheint und der Unternehmer nicht widerspricht, können die Genehmigungsbehörden die Planfeststellung der Genehmigung vorangehen lassen oder die erstere gleichzeitig mit der Vorbereitung der Genehmigung vornehmen. Der Baubeginn darf erst gestattet werden, wenn Genehmigung und Planfeststellung, gleichgültig in welcher Reihenfolge, stattgefunden haben.

Anträge auf Entbindung von der vorgängigen Planfestsetzung sind dem Minister der öffentlichen Arbeiten so vorbereitet vorzulegen, daß alsbald Entscheidung getroffen werden kann.

Zu § 19 d. G. Die Erlaubnis zur Eröffnung des Betriebes erfolgt auf Grund einer örtlichen Prüfung der Bahn durch die zur Genehmigung zuständige Behörde, also bei Bahnen, welche mit Maschinenkraft betrieben werden sollen, durch den Regierungspräsidenten in Gemeinschaft mit der zuständigen Eisenbahnbehörde. — Über das Ergebnis der Prüfung ist ein Protokoll aufzunehmen.

Zu § 20 d. G. Sowohl bei der ihrer Einstellung in den Betrieb vorhergehenden, wie auch bei den späteren periodischen Prüfungen der Betriebsmaschinen sind diejenigen Vorschriften gleichmäßig zu beachten, welche jeweilig für die entsprechenden Prüfungen der auf Nebeneisenbahnen zur Verwendung kommenden Betriebsmaschinen gelten.

Die Bestimmungen der von dem Minister für Handel und Gewerbe am 15. März 1897 erlassenen Anweisung, betr. die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel, haben für das Verfahren bei Genehmigung und Beaufsichtigung der Dampfkessel in den Betriebsmaschinen der Kleinbahnen zufolge des § 20 keine Gültigkeit.

Zu § 21 d. G. Der Fahrplan und die Beförderungspreise für Personen und für Güter sind mindestens in einem öffentlichen Blatte, welches in der Genehmigungsurkunde zu diesem Zwecke zu bestimmen ist, zur Kenntnis des Publikums zu bringen. Außerdem hat die Veröffentlichung durch Aushang in den dem Beförderungsverkehr gewidmeten Räumen, und zwar die Veröffentlichung des Fahrplans und der Personalbeförderungspreise in den Personenbahnhöfen, Wartehallen u. s. w., der Güterbeförderungspreise in den für die Güterbeförderung bestimmten Gebäuden oder Räumen stattzufinden.

Zu § 22 d. G. Die Aufsicht über die Kleinbahnen steht, soweit sie nicht eisenbahntechnischer Natur ist, mit Ausnahme des zu § 3 am Schlusse erwähnten Falls, immer derjenigen Behörde zu, welche zuletzt für eine der dem Unternehmen zugehörigen Bahnen eine Genehmigung nach Maßgabe der §§ 2 und 3 erteilt hat. Ist eine Genehmigung zur wesentlichen Erweiterung oder Änderung des Unternehmens von einer andern als derjenigen Behörde erteilt worden, durch welche die frühere Genehmigung erfolgt war, so beginnt die Zuständigkeit zur Beaufsichtigung des erweiterten oder veränderten Unter-

nehmens mit der Rechtskraft der die Erweiterung oder Änderung genehmigenden Urkunde an den Unternehmer.

Die Aufsicht über die zum Betriebe mit Maschinenkraft eingerichteten Kleinbahnen, soweit sie nicht eisenbahntechnischer Natur ist, erfolgt ebenso, wie die Genehmigung im Einvernehmen mit der vom Minister der öffentlichen Arbeiten zur Mitwirkung bei der Genehmigung berufenen Eisenbahnbehörde, sofern nicht eine andere Eisenbahnbehörde zur Aufsicht bestimmt wird. Bezügliche Anträge sind von der zur Mitwirkung bei der Genehmigung bezeichneten Eisenbahnbehörde an den Minister zu richten, falls sie die Übertragung der Aufsicht an eine andere Eisenbahnbehörde nach Lage der Verhältnisse für zweckmäßig erachtet.

Die eisenbahntechnische Beaufsichtigung der Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb wird von der Eisenbahnbehörde selbständig ohne Mitwirkung des Regierungs-(Polizei-)Präsidenten gehandhabt. Sie beschränkt sich auf die Überwachung des Betriebes im engern Sinne, welcher die betriebssichere Unterhaltung der Bahnanlage und der Betriebsmittel und die sichere und ordnungsmäßige Durchführung der Züge begreift. Bei Ausübung dieser Aufsicht muß sich die zuständige Behörde stets gegenwärtig halten, daß, worauf Eingangs dieser Anweisung hingewiesen ist, Anforderungen an die Unternehmer, welche die Rücksicht auf die Betriebssicherheit nicht notwendig erheischt, unbedingt zu vermeiden sind.

Der Betrieb der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen (vergl. Einleitung und zu § 3) regelt sich nach den durch den Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen, als Anlage (Anl. 3) dieser Ausführungsanweisung beigefügten Betriebsvorschriften vom 13. August 1898, deren Innehaltung seitens der Unternehmer und ihres Personals ausschließlich durch die Aufsichtsbehörden mittelst der diesen gegen die Unternehmer zustehenden Zwangsmittel zu sichern ist. Bei Straßenbahnen hat die Ordnung des Betriebes, soweit es dabei weiterer Bestimmungen bedarf, als in der Genehmigung gegeben sind, im Wege der Polizeiverordnung zu erfolgen, durch deren Strafsanktion auch das pflichtmäßige Verhalten der Unternehmer und des Betriebspersonals sicher zu stellen ist.

Polizeiverordnungen und andere polizeiliche Bestimmungen über den Betrieb auf den zum Betriebe mit Maschinenkraft eingerichteten Kleinbahnen sind nicht ohne die Zustimmung der Eisenbahnbehörde zu erlassen. Im Falle der Versagung der Zustimmung ist die Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten einzuholen. Sofern zum Erlasse derartiger Verordnungen eine dem Regierungspräsidenten untergeordnete Behörde zuständig sein sollte, ist diese anzuweisen, sich vor dem Erlasse derselben seines Einverständnisses zu versichern. Auch für dies Einverständnis bedarf es der Zustimmung der Eisenbahnbehörde.

In Bedürfnisfällen können die örtlichen Polizeibehörden innerhalb ihrer Zuständigkeit Angestellten des äußern Betriebsdienstes der Kleinbahnen (§ 4 Nr. 3 des Ges.) nach Prüfung ihrer Befähigung und Zuverlässig-

keit für die Dauer der betreffenden Beschäftigung durch Ausfertigung von jederzeit widerruflichen Bestallungsurkunden unter Abnahme des Staatsdienereides die Rechte und Pflichten von Polizeiexekutivbeamten für den Bereich der bahnpolizeilichen Geschäfte übertragen. Hierbei sind selbstverständlich die für die Bestallung von Polizeiexekutivbeamten maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen zu beachten. Auch finden, was die Vorbedingungen für die Bestallung, den Umfang der Befugnisse, sowie die Handhabung des Dienstes anlangt, die Vorschriften im § 47 Abs. 2—5, § 49 Abs. 1 und 2, § 50 Abs. 1 und § 52 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (R.G.Bl. S. 764) analoge Anwendung.

Zu §§ 23/24 d. G. Das Erlöschen und die Zurücknahme einer Genehmigung ist von der aufsichtsführenden Behörde in dem Regierungsamtsblatte bekannt zu machen.

Zu § 26 letzter Absatz d. G. Bevor von der Aufsichtsbehörde über die Festsetzung der dort erwähnten Frist Beschluß gefaßt wird, ist außer dem Wegeunterhaltungspflichtigen auch die Wegepolizeibehörde zu hören.

Zu § 27 d. G. Liegt beim Erlöschen oder bei der Zurücknahme der Genehmigung wegen Unterbrechung des Baues und des Betriebes der Fall vor, daß über den Verfall und die Verwendung von Geldstrafen Entscheidung zu treffen ist, so ist von der Aufsichtsbehörde dem Minister der öffentlichen Arbeiten darüber Bericht zu erstatten, an welchen geeignetenfalls Vorschläge über die Verwendung verfallener Geldstrafen im Sinne dieses Gesetzes zu knüpfen sind. Bei Bahnen, welche mit Maschinenkraft betrieben werden, haben die Regierungspräsidenten ihren Bericht zunächst der eisenbahntechnischen Behörde mitzuteilen, damit diese in der Lage ist, sich auch ihrerseits zur Sache zu äußern.

Zu § 30 d. G. Von der Aufsichtsbehörde ist an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu berichten, sobald ihres Erachtens die Voraussetzungen für die Anwendung des § 30 eingetreten sind. Ist die Bahn zum Betriebe mit Maschinenkraft eingerichtet, so bedarf es dieser Berichterstattung, wenn auch nur eine der beteiligten Behörden, der Regierungspräsident oder die Eisenbahnbehörde, den Fall des § 30 für gegeben erachtet. Der Bericht ist von der diese Voraussicht bejahenden Behörde zu erstatten und mit der gutachtlichen Äußerung der dissentierenden Behörde einzureichen.

Zu § 32 d. G. Von der Verpflichtung des Unternehmers zur Führung getrennter Betriebsrechnungen kann abgesehen werden, wenn die Gesamtunternehmung keine anderen Bahnen enthält, als städtische Bahnen für den Personenverkehr und Bahnen, welche, wie z. B. Drahtseilbahnen, zum Anschlusse an das Eisenbahnnetz sich nicht eignen.

Bei nebenbahnähnlichen Kleinbahnen (vergl. Einleitung und zu § 3) ist stets die Führung getrennter Betriebsrechnungen vorzuschreiben.

Zu § 45 d. G. Die Prüfung der betriebssichern Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel, welche der genehmigenden Behörde obliegt, bedingt auch für die Anträge auf Genehmigung der Privatanschlußbahnen die in technischer Hinsicht erforderlichen Unterlagen, wenn es

auch an einer diesbezüglichen Vorschrift in dem Gesetze fehlt. Es ist daher auch für diese Bahnen die Anweisung zu § 5, soweit sie die technischen Unterlagen betrifft, gleichmäßig zu beachten. Dagegen ist von dem Verlangen von Unterlagen in finanzieller Hinsicht abzusehen.

Zu § 47 d. G. Die Genehmigungsbehörden werden ermächtigt, den Beginn des Baues ohne vorgängige Planfeststellung für alle ausschließlich auf dem Eigentume des Unternehmers und der Staatseisenbahnverwaltung auszuführenden Privatanschlußbahnen zu gestatten, wenn nach dem Ermessen jener Behörden die übrigen Voraussetzungen des § 17 (letzter Absatz) vorliegen.

Zu § 53 Abs. 3 d. G. In dem Falle vollständiger Unterwerfung eines Unternehmens unter die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes empfiehlt sich in der Regel die Ausstellung einer neuen Genehmigungsurkunde, damit die Rechte und Verpflichtungen des Unternehmens völlig zweifelsfrei gestellt werden.

Die in dem 5. Absatze vorgesehene Bekanntmachung der Unterstellung unter das Kleinbahngesetz hat durch das Amtsblatt der Regierung stattzufinden.

Zu § 55 d. G. Diese Anweisung nebst den zugehörigen Betriebsvorschriften (Anlage 3) tritt unter Aufhebung der Anweisungen vom 22. August 1892 und 19. November 1892 (zu § 8 Abs. 1 und § 9 des Ges.) für die Erteilung neuer Genehmigungen (auch bei wesentlichen Änderungen im Sinne des § 2 des Gesetzes) sofort in Kraft. Auf schon genehmigte Kleinbahnen findet sie unbeschadet der konzessionsmäßigen Rechte der Unternehmer vom 1. Januar 1899 ab Anwendung.

Muster 1 (Anl. 1).

Berechtigungsschein

für

d (Name des Transportführers) mit Mann vom
(Truppenteil)
zur einmaligen Hin- und fahrt zu den Sätzen des Militärtarifs in
Wagenklasse von bis

den ten 1

(Siegel oder Stempel.) (Unterschrift der Militärbehörde.)

Anlage B.

Ur

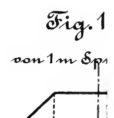


Fig. 1

von 1 m Sp

Muster 2 (Anl. 2).

Gültig als Militärfahrkarte.

Offizier
Unteroffiziere und Gemeine mit
Pferd
Fahrzeug im Gewicht vom kg (nur auszufüllen, soweit der Stückgutsatz zur Anwendung kommt)
kg Gepäck
des (Truppenteil)
fahren von nach = km

[Die Zahlung ist zu stunden.]

den ten 1

(Siegel oder Stempel.) (Unterschrift der Militärbehörde.)

(und haben an Fahrgeld bezahlt)

		Einheitspreis		
für	Offizier	Pf. =	Mk.	Pf.
"	Unteroffiziere und Gemeine	" =	"	"
"	Pferd	" =	"	"
"	Desinfektion von Wagen . .	" =	"	"
"	Fahrzeug (Gewicht = kg)	" =	"	"
"	kg Gepäck 1000 kg =	" =	"	"
Abfertigungsgebühr	1000 " =	" =	"	"
		Zusammen	Mk.	Pf.

(Stempel.) (Unterschrift des Bahnbediensteten.)

Anmerkung: 1) Bei Stundung des Fahrgeldes ist die ( ) eingeklammerte, bei Barzahlung die [ ] eingeklammerte Stelle zu streichen.

2) Auf der Rückseite sind etwaige Erläuterungen über den Zweck des Kommandos u. s. w. zu machen, ähnlich wie es durch die Militärtransportordnung vorgeschrieben ist.

§ 29a. Fortsetzung. Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb

(zu § 22 Abs. 4 der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu dem Gesetze über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 — s. vorher).

§ 1. 1. Für Vollspurbahnen soll die Spurweite, im Lichten zwischen den Schienenköpfen gemessen, in geraden Geleisen 1,435 m betragen, für Schmalspurbahnen 1,000 m oder 750 mm oder 600 mm.

2. Ausnahmen regeln sich nach der Ausführungsanweisung zu § 9 unter A (Ziffer 5).

§ 2. Die Längsneigung der Bahn soll bei Reibungsbahnen das Verhältnis von 40 ‰ (1 : 25) in der Regel nicht überschreiten. Bei vollspurigen Zahnradbahnen, auf welche Betriebsmittel von Haupt- und Nebeneisenbahnen übergehen, soll die Längsneigung nicht über 100 ‰ (1 : 10), bei allen anderen Zahnradbahnen nicht über 250 ‰ (1 : 4) betragen. Stärkere Neigungen sind zulässig. Es sind jedoch in solchen Fällen ergänzende, von den Ergebnissen eines Probebetriebes abhängig zu machende Sicherheitsvorschriften, deren Festsetzung durch die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde zu erfolgen hat, vorzubehalten.

§ 3. 1. Der Halbmesser der Krümmungen auf freier Strecke soll in der Regel bei Vollspurbahnen nicht kleiner als 100 m sein, bei Schmalspurbahnen

mit 1 m Spurweite nicht kleiner als 50 m,
„ 750 mm „ „ „ „ 40 m,
„ 600 mm „ „ „ „ 30 m.

2. Kleinere Halbmesser sind zulässig, sofern Maschinen und Wagen derartig gebaut sind, daß sie Krümmungen mit den zugelassenen Halbmessern anstandslos durchfahren können.

§ 4. 1. In Krümmungen darf die Spurerweiterung bei Vollspurbahnen das Maß von 35 mm nicht überschreiten.

2. Die Spurerweiterung darf bei Schmalspurbahnen

mit 1 m Spurweite das Maß von 25 mm,
„ 750 mm „ „ „ „ 20 mm,
„ 600 mm „ „ „ „ 18 mm

nicht überschreiten, sofern die Betriebsmittel nicht besonders für größere Spurerweiterungen eingerichtet sind.

§ 5. 1. Die Bahn ist fortwährend in einem solchen baulichen Zustande zu halten, daß jede Strecke, soweit sie sich nicht in Ausbesserung befindet, ohne Gefahr mit der für sie festgesetzten größten Geschwindigkeit (§ 24) befahren werden kann.

2. Bahnstrecken, auf welchen zeitweise die für sie zulässige Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, sind durch Signale zu kennzeichnen und unfahrbare Strecken, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abzuschließen.

§ 6. 1. Für Vollspurbahnen ist die Umgrenzung des lichten Raumes in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands nach den auf der Anlage A dargestellten Umrißlinien einzuhalten. Die gleichen Vorschriften gelten für die Umgrenzung der Betriebsmittel.

2. Für solche Schmalspurbahnen, auf welchen Güterwagen der Vollspurbahnen mittelst besonderer Fahrzeuge (Rollschemel) befördert werden sollen, ist die durch Absatz 1 vorgeschriebene Umgrenzung des lichten Raumes in den Höhen- und Breitenabmessungen von der Unterkante der Radlaufkreise des auf dem Rollschemel stehenden Vollspurbahnwagens ab einzuhalten. Hierbei ist, je

nach der Höhe und Breite der zu befördernden Wagen und der Art ihrer Beladung eine Einschränkung der gesamten Höhe und Breite des lichten Raumes zulässig.

3. Für Schmalspurbahnen, auf welche Fahrzeuge der Vollspurbahnen nicht übergeführt werden sollen, ist die Umgrenzung des lichten Raumes von Fall zu Fall nach den zu verwendenden Betriebsmitteln zu bemessen. Die auf Anlage B dargestellten Abmessungen gelten als Mindestmaß. Bei ihrer Anwendung dürfen die festen Teile der Betriebsmittel nur soweit an die Umgrenzung heranreichen, daß in einer Höhe von 100 mm bis 1 m über Schienenoberkante ein Abstand von 30 mm, in weiterer Höhe überall ein Abstand von 100 mm verbleibt.

4. Für Vollspurbahnen mit Zahnradbetrieb darf eine Erhöhung der Zahnstange über die Schienenoberkante bis zu 100 mm in einer größten Breite von 250 mm beiderseits der Geleismitte stattfinden, ist aber auf Strecken ohne Zahnstange wegzulassen.

5. Für schmalspurige Zahnradbahnen ist die wegen der Anordnung der Zahnstange erforderliche Einschränkung des lichten Raumes für jedes Unternehmen besonders zu bestimmen.

6. Bei Anordnung der Umgrenzungen ist in Krümmungen auf die Spurerweiterung der Geleise, sowie auf die Überhöhung der äußern Schiene Rücksicht zu nehmen.

7. Bei Bahnen, welche nur dem Güterverkehre dienen sollen, sowie an Ladegeleisen der Stationen kann eine Einschränkung des lichten Raumes zugelassen werden. Seine Umgrenzung ist in solchen Fällen nach den Abmessungen der zur Verwendung kommenden Betriebsmittel besonders zu bestimmen.

8. Bei vollspurigen Geleisen müssen die bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände außerhalb des Geleises mindestens 150 mm von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben: bei unveränderlichem Abstande derselben von der Fahrschiene darf dies Maß auf 135 mm eingeschränkt werden. Innerhalb des Geleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 mm betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen nach dem mittlern Teile hin allmählich bis auf 41 mm eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Geleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein als die vorgenannten Maße.

§ 7. Einfriedigungen der Bahn sowie Sicherheitsvorrichtungen an Wegeübergängen und Wegen sind nur ausnahmsweise herzustellen, wenn und wo dies durch besondere örtliche Verhältnisse bedingt erscheint.

§ 8. 1. Die Bahn muß mit Abteilungszeichen versehen sein, welche Entfernungen von ganzen Kilometern angeben.

2. Bei mehr als 500 m langen Neigungen von mehr als 10 ‰ (1 : 100) sind an den Gefällwechseln Neigungszeiger anzubringen.

3. Krümmungen mit einem kleinern Halbmesser als
bei 1,435 m Spurweite 150 m,
„ 1 m „ 100 m,
„ 750 mm „ 80 m,
„ 600 mm „ 60 m
sind auf denjenigen Strecken zu bezeichnen, welche mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 km in der Stunde befahren werden.

4. Ob und wo vor den in Schienenhöhe liegenden unbewachten Wegeübergängen ein Kennzeichen anzubringen ist, welches dem Maschinenführer eines die Strecke befahrenden Zuges die Annäherung an einen derartigen Übergang anzeigt, ist für jeden Übergang besonders zu bestimmen.

5. Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen muß ein Merkzeichen angebracht sein, welches die Stelle angiebt, über die hinaus auf dem einen Geleise Fahrzeuge mit keinem ihrer Teile vorgeschoben werden dürfen, ohne daß der Durchgang von Fahrzeugen auf dem andern Geleise gehindert wird.

6. Die Sicherungseinrichtungen und Maßregeln bei Kreuzungen in Schienenhöhe der Kleinbahnen untereinander sind für jede Kreuzung besonders vorzuschreiben. Der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde ist hierbei die Befugnis zu Abänderungen, welche etwa nach den Ergebnissen des Betriebes sich als notwendig erweisen sollten, vorzubehalten.

§ 9. Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten zulässigen Geschwindigkeit (§ 24) ohne Gefahr stattfinden können.

§ 10. 1. Für jede Maschine ist nach Maßgabe ihrer Bauart eine Fahrgeschwindigkeit vorzuschreiben, welche in Rücksicht auf die Sicherheit niemals überschritten werden darf. Diese Geschwindigkeit muß an der Maschine angezeichnet sein.

2. An jedem Dampfkessel muß sich eine Einrichtung zum Anschlusse eines Prüfungsmanometers befinden, durch welches die Belastung der Sicherheitsventile und die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer geprüft werden kann.

3. Jede Lokomotive muß versehen sein:

a) Mit mindestens 2 zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können, und von denen jede für sich während der Fahrt im stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß geeignet sein, auch beim Stillstande der Lokomotive dem Kessel Wasser zuzuführen.

b) Mit mindestens 2 von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers ohne besondere Proben fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des niedrigsten zulässigen Wasserstandes angebracht sein.

c) Mit wenigstens 2 Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Sicherheitsventile sind so einzurichten, daß sie vom gespannten Dampfe nicht weggeschleudert werden können, wenn eine unbeabsichtigte Entlastung derselben eintritt. Die Einrichtung der Sicherheitsventile muß denselben eine senkrechte Bewegung von 3 mm gestatten.

d) Mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß der höchste zulässige Dampfüberdruck durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein.

e) Mit einer Dampfpfeife und mit einer Läutevorrichtung.

§ 11. 1. Neue oder mit neuen Kesseln versehene Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie der vorgeschriebenen Prüfung unterworfen und als sicher befunden sind. Der hierbei als zulässig erkannte höchste Dampfüberdruck, sowie der Name des Fabrikanten der Lokomotive und des Kessels, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müssen in leicht erkennbarer und dauerhafter Weise an der Lokomotive bezeichnet sein.

2. Nach jeder umfangreichern Ausbesserung des Kessels, im übrigen in Zeitabschnitten von höchstens 3 Jahren, sind die Lokomotiven in allen Teilen einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, mit welcher eine Kesseldruckprobe zu verbinden ist. Diese Zeitabschnitte sind vom Tage der Inbetriebsetzung nach beendeter Untersuchung bis zum Tage der Außerbetriebsetzung zum Zwecke der nächsten Untersuchung zu bemessen.

3. Bei den Druckproben ist der Kessel vom Mantel zu entblößen, mit Wasser zu füllen und mittelst einer Druckpumpe zu prüfen. Der Probedruck soll den höchsten zulässigen Dampfüberdruck um 5 Atmosphären übersteigen.

4. Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht wieder in Dienst genommen werden.

5. Bei jeder Kesselprobe ist gleichzeitig die Richtigkeit der Manometer und Ventilbelastungen der Lokomotiven zu prüfen.

6. Der angewendete Probedruck ist mittelst eines Prüfungsmanometers zu messen, welches in angemessenen Zeitabschnitten auf seine Richtigkeit untersucht werden muß.

7. Längstens 8 Jahre nach Inbetriebsetzung eines Lokomotivkessels muß eine innere Untersuchung desselben vorgenommen werden, bei welcher die Siederohre zu entfernen sind. Nach spätestens je 6 Jahren ist diese Untersuchung zu wiederholen.

8. Über die Ergebnisse der Kesseldruckproben und der sonstigen mit den Lokomotiven vorgenommenen Untersuchungen ist Buch zu führen.

§ 12. 1. An der Stirnseite der Maschinen sowohl wie an der Rückseite müssen Bahnräumer angebracht sein. Zahnradmaschinen sollen außerdem mit Räumern vor den Zahnrädern versehen sein. In geeigneten Fällen sind Schutzkasten als Bahnräumer anzubringen.

2. Dampflokomotiven müssen mit einem verschließbaren Aschkasten und mit Vorrichtungen versehen sein, welche den Auswurf glühender Kohlen aus dem Aschkasten und dem Schornstein zu verhüten bestimmt sind.

§ 13. Die Maschinen müssen ohne Rücksicht auf etwa vorhandene anderweite Bremsvorrichtungen mit einer Handbremse versehen sein, die jederzeit leicht und schnell in Thätigkeit gesetzt werden kann.

§ 14. Sämtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen, sowie der im reinen Güterverkehre mit nicht mehr als 20 km Fahrgeschwindigkeit laufenden, müssen mit Tragfedern, sowie an beiden Stirnseiten mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein.

§ 15. Sämtliche Räder müssen Spurkränze haben, mit Ausnahme der Räder an den Mittelachsen der dreiachsigen Maschinen und Wagen.

§ 16. 1. Auf Vollspurbahnen muß bei den Maschinen die Stärke der Radreifen mindestens 20 mm betragen, bei Wagen können die Radreifen bis auf 16 mm abgenutzt werden. Die Stärke der Reifen ist in der senkrechten Ebene des Laufkreises zu messen, welche 750 mm von der Mitte der Achse entfernt anzunehmen ist. Bei Rädern, deren Reifen durch eine Befestigungsnut unter der der Abnutzung unterworfenen Fläche geschwächt sind, müssen noch an der schwächsten Stelle die bezeichneten Maße innegehalten werden.

2. Auf Schmalspurbahnen muß die Stärke der Radreifen der Maschinen mindestens 12 mm, die der Wagen mindestens 10 mm betragen.

§ 17. 1. Es dürfen nur solche Wagen in Gebrauch genommen werden, welche den nach § 4, 1 des Gesetzes genehmigten Entwürfen entsprechen.

2. Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit durch den Unternehmer einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen. Diese Untersuchung hat spätestens 3 Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Untersuchung zu erfolgen.

§ 18. Jeder Wagen muß Bezeichnungen haben, aus welchen zu ersehen ist:

a) die Kleinbahn, zu welcher er gehört,
b) das eigene Gewicht einschließlich der Achsen und Räder und ausschließlich der losen Ausrüstungsgegenstände,
c) bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit,
d) der Zeitpunkt der letzten Untersuchung.

§ 19. 1. Die Bahnstrecke muß mindestens einmal an jedem Tage auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden, sofern die zulässige Fahrgeschwindigkeit der Züge mehr als 20 km in der Stunde beträgt, bei geringeren Fahrgeschwindigkeiten ist die Untersuchung mindestens jeden dritten Tag vorzunehmen. Für Zahnstangenstrecken bestimmt die vorzunehmenden Untersuchungen die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde.

2. Bei Annäherung eines Zuges oder einer einzeln fahrenden Maschine an einen in Schienenhöhe liegenden unbewachten Bahnübergang hat der Maschinenführer von der etwa gekennzeichneten Stelle an oder, sofern Kennzeichen nicht angebracht sind, in angemessener Entfernung bis nach Erreichung

des Überganges die Läutevorrichtung in Thätigkeit zu halten oder ein anderes Warnungszeichen zu geben. Gleiches gilt, wenn Menschen oder Fuhrwerke auf der Bahn oder in gefahrdrohender Nähe derselben bemerkt werden. Ob und wo vor dem Überfahren derartiger Übergänge verlangsamtes Fahren oder vorheriges Halten der Züge erfolgen soll, bestimmt die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde.

3. Von der Bedienung und Beleuchtung von Weichen kann in der Regel abgesehen werden, wenn sie unter Verschluß gehalten werden.

§ 20. 1. Auf vollspurigen Bahnen sollen nicht mehr als 80 Wagenachsen, auf Schmalspurbahnen von 1 m Spurweite höchstens 60, von 750 mm und 600 mm Spurweite höchstens 50 Wagenachsen in einem Zuge laufen.

2. Auf Zahnradbahnen darf zur Beförderung eines Zuges nur eine Maschine verwendet werden, auf Reibungsbahnen dagegen außer der Maschine an der Spitze des Zuges und einer etwaigen Vorspannmaschine noch eine an seinem Schlusse, jedoch nur bei Güterzügen, sowie zum Ingangsetzen von Personenzügen in den Stationen.

§ 21. 1. In jedem Zuge müssen außer den Bremsen an der Maschine so viele Bremsen bedient oder auf andere Weise wirksam zu machen sein, daß mindestens der aus nachstehendem Verzeichnisse zu berechnende Teil der im Zuge befindlichen Wagenachsen gebremst werden kann.

Auf Neigungen		Bei der Fahrgeschwindigkeit von		
		15	20	30
von ‰	vom Verhältnis	km in der Stunde müssen von je 100 Wagenachsen zu bremsen sein		
0	1 : ∞	6	6	6
2,5	1 : 400	6	6	9
5,0	1 : 200	6	7	12
7,5	1 : 133	8	10	15
10	1 : 100	10	13	18
12,5	1 : 80	13	15	21
15	1 : 66	15	18	24
17,5	1 : 57	18	21	27
20	1 : 50	20	23	31
22,5	1 : 44	22	26	34
25	1 : 40	25	29	37
30	1 : 33	30	34	43
35	1 : 28	34	39	49
40	1 : 25	39	45	56

2. Bei der hiernach auszuführenden Berechnung der Zahl der zu bremsenden Wagenachsen ist folgendes zu beachten:

a) Für Fahrgeschwindigkeiten und Neigungen, welche zwischen den in dem Verzeichnisse aufgeführten liegen, gilt jedesmal die größte der dabei in Frage kommenden Bremszahlen.

b) Die Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen ist für die stärkste, auf der fraglichen Strecke vorkommende Bahnneigung (Steigung oder Gefälle), welche sich ununterbrochen auf eine Länge von 1000 m oder darüber erstreckt, zu bestimmen. Erreicht die stärkste vorkommende Neigung an keiner Stelle die Länge von 1000 m, so ist die gerade Verbindungslinie zwischen denjenigen 2 Punkten des Längenschnitts, welche bei 1000 m Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, als stärkstgeneigte Strecke anzusehen.

c) Als maßgebende Fahrgeschwindigkeit ist diejenige anzunehmen, welche der Zug auf der die Höchststeigung enthaltenden Strecke erreichen darf.

d) Sowohl bei Zählung der vorhandenen Wagenachsen, als auch bei Feststellung der erforderlichen Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen sind stets voll in Ansatz zu bringen.

e) Der bei Berechnung der Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen sich etwa ergebende überschießende Bruchteil ist, wenn er größer ist als ein Halb, stets als ein Ganzes zu rechnen, andernfalls zu vernachlässigen.

3. Für Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 40‰ (1 : 25) haben, sind für das Bremsen der Züge von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde besondere Vorschriften zu erlassen. Gleiches gilt für Züge und Wagen, welche auf längeren Strecken ausschließlich durch die Schwerkraft oder mit Hilfe stehender Maschinen bewegt werden, sowie für Zahnrad- und andere Bahnen von außergewöhnlicher Bauart.

4. Den Stationsbediensteten, sowie den Zugbediensteten ist schriftlich bekannt zu geben, der wievielte Teil der Wagenachsen auf jeder Strecke bei der zugelassenen höchsten Fahrgeschwindigkeit zu bremsen ist.

§ 22. Bei Bildung der Züge ist darauf zu achten, daß die Wagen gehörig zusammengekuppelt sind, die Belastung in den einzelnen Wagen thunlichst gleichmäßig verteilt ist, die nötigen Signalvorrichtungen angebracht, die erforderlichen Bremsen bedienbar, bedient und thunlichst gleichmäßig im Zuge verteilt sind.

§ 23. Das Innere der zur Beförderung von Personen benutzten Wagen ist während der Fahrt bei Dunkelheit angemessen zu erleuchten.

§ 24. 1. Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und einzelne Maschinen darf in der Regel bei Bahnen mit

1,435 m	Spurweite	30 km
1 m	"	30 "
750 mm	"	25 "
600 mm	"	20 "
bei Zahnradbahnen		15 "

in der Stunde nicht übersteigen.

2. Größere Fahrgeschwindigkeiten können mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zugelassen werden, sofern ein Verkehrsbedürfnis dafür nachweisbar ist. Über die in solchen Fällen vorzuschlagende Ergänzung der Sicherheitsvorschriften bleibt die Entscheidung dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten.

§ 25. 1. Wenn ein Zeichen zum Langsamfahren gegeben ist oder ein Hindernis auf der Bahn bemerkt wird, muß die Fahrgeschwindigkeit in einer den Umständen angemessenen Weise ermäßigt werden.

2. Auf Strecken, in welchen eine Drehbrücke liegt, oder welche wegen scharfer Krümmungen, starker Neigungen oder aus sonstigem Grunde stets mit besonderer Vorsicht befahren werden müssen, ist die größte zulässige Geschwindigkeit für die einzelnen Zuggattungen von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde festzusetzen.

§ 26. 1. Kein Zug darf eine Station verlassen, bevor die Abfahrt von dem zuständigen Bediensteten gestattet ist.

2. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 15 km in der Stunde darf ein fahrplanmäßiger Zug einem andern in derselben Richtung abgelassenen Zuge in der Regel nur in Stationsabstand — nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit des voraufgegangenen Zuges — und zwar nur mit einer um 5 km in der Stunde verringerten Fahrgeschwindigkeit folgen. Für unübersichtliche oder mit starken Neigungen behaftete Strecken, sowie für ungünstige Witterungsverhältnisse kann die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde weitere Einschränkungen vorschreiben.

§ 27. Sonderzüge und einzelne Maschinen, welche den beteiligten Stationen sowie dem etwa vorhandenen Bahnbewachungspersonale nicht vorher angekündigt sind, dürfen mit keiner größern Geschwindigkeit als 10 km in der Stunde fahren.

§ 28. Das Schieben von Zügen auf freier Strecke, an deren Spitze sich eine führende Maschine nicht befindet, ist auf Reibungsbahnen nur dann zulässig, wenn ihre Stärke nicht mehr als 40 Wagenachsen beträgt und ihre Geschwindigkeit 15 km in der Stunde nicht übersteigt. Der vorderste Wagen muß alsdann mit einem wachthabenden Bediensteten besetzt sein, welcher vor unbewachten Übergängen oder, wo sonst das Bedürfnis eintritt, ein weithin hörbares Warnungszeichen mittels Glocke, Horn oder dergleichen abzugeben hat. Für Zahnradbahnen werden die betreffenden Vorschriften von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde erlassen.

§ 29. Das Begleitpersonal darf während der Fahrt nur einem Bediensteten untergeordnet sein.

§ 30. 1. Stillstehende, fahrfertige Maschinen müssen stets unter Aufsicht stehen.

2. Die ohne ausreichende Aufsicht, sowie die über Nacht auf den Geleisen verbleibenden Wagen sind durch geeignete Vorrichtungen festzustellen.

§ 31. Ohne Erlaubnis der zuständigen Bediensteten darf außer den durch ihren Dienst dazu berechtigten Personen niemand auf der Maschine mitfahren.

§ 32. 1. Der Gebrauch der Dampfpfeife oder der Preßluftpfeife ist auf die im § 38 vorgeschriebenen Signale, sowie außergewöhnliche Fälle zu beschränken.

2. In der Nähe einer dem öffentlichen Verkehre dienenden Straße soll vorzugsweise die Läutevorrichtung der Maschine oder ein anderes Warnungszeichen zur Anwendung kommen. Das Öffnen der Cylinderhähne der Dampflokomotiven ist an solchen Stellen zu vermeiden.

§ 33. 1. Die Führung der Maschine darf nur solchen Personen übertragen werden, welche eine förmliche Prüfung abgelegt haben und sich durch ein Zeugnis darüber ausweisen können, daß sie die erforderliche technische Befähigung und Zuverlässigkeit besitzen.

2. Die Bedienung der Maschine kann mit Zustimmung der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde dem Führer allein übertragen werden, wenn die Betriebsmittel einen Übergang zwischen der Maschine und den Wagen gestatten und außer dem Führer ein Zugbediensteter sich auf dem Zuge befindet, der es versteht, den Zug zum Stillstande zu bringen.

§ 34. Sofern andere, als mit Dampfkraft betriebene Maschinen Verwendung finden, sind die für ihren Zustand, ihre Unterhaltung, Untersuchung und Handhabung zu beachtenden Sicherheitsvorschriften bis auf weiteres von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde, für jedes Unternehmen besonders festzusetzen, im übrigen aber diejenigen der vorstehenden und der noch folgenden Vorschriften, deren Anwendung Bedenken nicht entgegenstehen, unverändert einzuführen oder, soweit notwendig, zu ändern und zu ergänzen.

§ 35. Einrichtungen, welche die Verständigung zwischen den Stationen ermöglichen, können zur Sicherheit des Betriebes von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde gefordert werden, sofern im regelmäßigen Betriebe sich gleichzeitig 2 oder mehrere Züge in entgegengesetzter Fahrtrichtung bewegen oder sonstige Rücksichten solche erfordern.

§ 36. Auf der Bahn müssen die Signale gegeben werden können:
der Zug soll langsam fahren und
der Zug soll halten.

§ 37. Jeder geschlossen fahrende Zug muß mit Signalen versehen sein, welche bei Tage den Schluß, bei Dunkelheit die Spitze und den Schluß erkennen lassen; Gleiches gilt für einzelnfahrende Maschinen.

§ 38. Der Maschinenführer muß die Signale geben können:
Achtung,
Bremsen anziehen und
Bremsen loslassen,
oder er muß
die Bremsen selbst wirksam machen und lösen können.

§ 39. Soweit Farbensignale zur Anwendung kommen, dürfen nur die Farben weiß, grün und rot verwendet werden, und zwar soll die rote Farbe als Haltsignal dienen.

§ 40. Die mit der Leitung der Bahnunterhaltung und des Betriebes betrauten Personen sind sowohl der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde, als dem zuständigen Regierungs-(Polizei-)Präsidenten namhaft zu machen, auch sind diesen Behörden alle hierbei eintretenden Änderungen anzuzeigen.

§ 41. 1. Den im äußern Betriebsdienste angestellten Bediensteten sind über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältnis schriftliche oder gedruckte Anweisungen zu geben. Die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde, welcher diese Anweisungen vorgelegt werden müssen, kann sie beanstanden, wenn sie die Betriebssicherheit der Kleinbahn dadurch nicht für gewahrt erachtet. Auch ist diese Behörde befugt, eine Prüfung der Bediensteten des äußern Betriebsdienstes zu fordern, sowie die Entlassung derjenigen, welche nach ihrem Ermessen nicht als technisch fähig und zuverlässig anzusehen sind.

2. Die Befugnisse der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde sind in den Dienstverträgen vorzusehen.

3. Bei Ausübung ihrer Aufsicht wird sich die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde zu Entscheidungen, welche die Entlassung von Bediensteten oder grundlegende, für den unveränderten Bestand des Unternehmens erhebliche Änderungen der bestehenden Anordnungen betreffen, des Einverständnisses des zuständigen Regierungs-(Polizei-)Präsidenten versichern oder — in dringenden Fällen — diesen nachträglich verständigen.

§ 42. 1. Diese Betriebsvorschriften werden durch den Reichs- und Staatsanzeiger, das Ministerialblatt für die innere Verwaltung, das Eisenbahnverordnungsblatt, das Centralblatt der Bauverwaltung, die Zeitschrift für Kleinbahnen und die Amtsblätter der Königlichen Regierungen veröffentlicht.

2. Auf bereits genehmigte Kleinbahnen finden diese Betriebsvorschriften unbeschadet der konzessionsmäßigen Rechte der Unternehmer Anwendung. Im übrigen bleibt bei diesen Bahnen die Genehmigung zur Beibehaltung von Abweichungen der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde überlassen.

3. Weitere Abweichungen, als solche in diesen Vorschriften selbst bereits als zulässig bezeichnet und von der Genehmigungsbehörde bez. der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde festzusetzen sind, können bei Kleinbahnen, welche auf Grund dieser Vorschriften betrieben werden, von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zugelassen werden, sofern ein Betriebsbedürfnis dafür nachweisbar ist.

Berlin, den 13. August 1898.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

§ 30. Fortsetzung. Die elektrische Stadt(hoch)bahn in Berlin von Siemens & Halske. (Ztschr. f. Kleinb. 1897 S. 373.)

Die staatliche Genehmigung für den Bau und Betrieb der Hochbahn ist auf die Dauer von 90 Jahren unterm 15. März

bei einer solchen bis 7 Mill. Mark und so weiter für jede weitere Million Mark Roheinnahme ¼ % mehr, aber mindestens 20 000 Mk. jährlich (entsprechend einer Roheinnahme von 1 Mill. Mark). Die Unternehmerin hat alles das an den öffentlichen Straßen und Plätzen herzustellen oder zu ändern, was sich infolge der Bahnanlage als notwendig erweist. Dies wird ebenso wie der Umfang der Unterhaltung städtischer Anlagen und städtischen Eigentums bei der Prüfung der vorzulegenden Bauentwürfe festgestellt. Für die Benutzung der städtischen Kanalisationsanlagen zur Entwässerung des Bahnkörpers ist keine besondere Abgabe zu zahlen, wohl aber für die Benutzung dieser Anlagen zur Entwässerung der Bahnhöfe, Wartehallen oder sonstiger Nutzräume.

Bezüglich des Fahrplans ist festgesetzt, daß die Züge nach beiden Fahrtrichtungen von morgens 5½ Uhr an in Zwischenräumen von höchstens 5 Minuten einander folgen sollen und zwar in den Monaten Mai bis Oktober bis nachts 12½ Uhr, von November bis April bis nachts 12 Uhr. In den beiden ersten Morgen- und letzten Nachtstunden darf hierbei ein Zug um den andern ausfallen.

Die Stadt Berlin hat sich den Erwerb der Bahn mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nach Maßgabe von § 6 des Kleinbahnengesetzes vom Ablaufe des 30. Jahres seit dem Datum der staatlichen Genehmigung vorbehalten; das Erwerbsrecht kann aber von diesem Zeitpunkte an immer nur von 10 zu 10 Jahren ausgeübt werden, wenn die Absicht dazu spätestens zwei volle Jahre vor Beginn jeder Erwerbsperiode erklärt worden ist. Bei diesem Erwerbe der Bahn soll der 25 fache Betrag i. S. des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 unter Zugrundelegung des nach dem Einkommensteuergesetze vom 24. Juni 1891 zu ermittelnden steuerpflichtigen Einkommens berechnet werden.

Erlischt die Zustimmung und Erlaubnis der Stadtgemeinde oder hört die staatliche Genehmigung zur Hochbahn auf, so geht der Bahnkörper mit den Bahnhöfen und Zubehör unentgeltlich in das Eigentum der Stadtgemeinde über.

Die Stadt ist berechtigt, die erteilte Erlaubnis und Zustimmung zurückzuziehen, wenn die Bahn nicht in der bedungenen Frist fertiggestellt ist, oder wenn die Unternehmerin mit der Zahlung des fest-

gesetzten Entgelts zu zwei aufeinander folgenden Malen im Rückstande bleibt oder endlich, wenn sie in Konkurs gerät. In diesem Falle hat die Stadtgemeinde das Recht, die Wiederherstellung des frühern Zustandes auf den von der Unternehmung benutzten Straßen u. s. w. auf Kosten der Unternehmerin bewirken zu lassen.

Den Anschluß fremder Bahnen muß die Unternehmerin sich gefallen lassen, sie darf auch ihre Rechte aus diesem Vertrage auf eine zu bildende Aktiengesellschaft nur mit Genehmigung des Magistrats übertragen und hat zur Sicherung für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen eine Kaution von 50000 Mk. zu stellen.

Endlich sind noch ausführliche Bestimmungen über die Bildung und Zusammensetzung eines Schiedsgerichts getroffen, das über alle aus dem Vertrage etwa hervorgehenden Streitigkeiten unbeschadet der gesetzlichen Befugnisse der Polizei- und Staatsaufsichtsbehörden zu entscheiden hat. (Von Interesse sind auch die Genehmigungen für die elektrische Straßenbahn von der Straße „Am Kupfergraben“ in Berlin bis „Westend“ und für eine die südlichen Vororte von Berlin verbindende elektrische Straßenbahn im Amtsbl. d. Königl. Regierung in Potsdam 1897 S. 141 und 307.)

§ 31. Fortsetzung.

a) Die elektrische Straßenbahn in Königsberg i. Pr.

Es wird hier der Auszug aus der Genehmigungsurkunde des Regierungspräsidenten zu Königsberg i. Pr. vom 3. September 1894 für eine Kleinbahn in der Stadt Königsberg zur Beförderung von Personen mittelst elektrischer Kraft (Ztschr. f. Kleinb. 1895 S. 25) mitgeteilt, weil als Besonderheit hier darauf hinzuweisen ist, daß die Stadtgemeinde die Unternehmerin ist.

Zur Herstellung und zum Betriebe einer Kleinbahn in der Stadt Königsberg i. Pr. für die Beförderung von Personen mittelst elektrischer Kraft ist der Stadtgemeinde Königsberg, jedoch nur für ihre Person, auf Grund des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 im Einvernehmen mit der Königl. Kommandantur zu Königsberg und mit dem Königl. Eisenbahnbetriebsamte ebenda als der vom Minister der öffentlichen Arbeiten zur Mitwirkung bei der Genehmigung bestimmten Eisen-

bahnbehörde, vorbehaltlich der Rechte Dritter auf unbeschränkte Zeitdauer unter nachstehenden Bedingungen hierdurch die Genehmigung erteilt worden:

§ 1. Die Bahn und die Betriebsmittel sind nach Maßgabe der von der Unternehmerin vorgelegten Pläne und Zeichnungen nebst Erläuterungen unter Beachtung der hierbei vorgenommenen, sowie der nachstehend angeordneten Änderungen und Ergänzungen herzustellen.

Auch bei späteren Ergänzungen der Bahnanlagen und der Betriebsmittel darf ohne Zustimmung der genehmigenden Behörde von der durch die Genehmigung festgesetzten Konstruktion nicht abgewichen werden.

Die Vollendung und Inbetriebnahme muß längstens innerhalb 2 Jahren nach der Veröffentlichung dieser Genehmigung in dem Regierungsamtsblatte erfolgen. Für den Fall, daß die Unternehmerin dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist dieselbe zur Zahlung einer Konventionalstrafe von 10000 Mk. mit der Maßgabe verpflichtet, daß die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage dieselbe als verfallen anzusehen ist, dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

§ 2. Bei der Ausführung des Baues hat die Unternehmerin dafür zu sorgen, daß die Benutzung der öffentlichen Wege durch die Bauarbeiten nicht verhindert oder erschwert wird und daß die in oder an dem Straßenkörper befindlichen Anlagen keinen Schaden erleiden. Den von der Wegepolizeibehörde dieserhalb getroffenen Anordnungen ist Folge zu leisten. Für die durch die Bauarbeiten an öffentlichem oder Privateigentum verursachten Beschädigungen ist die Unternehmerin verantwortlich.

§ 3. Die Unternehmerin ist gehalten, die Bahn für die Dauer ihrer Genehmigung ordnungsmäßig zu betreiben. Zu diesem Zwecke ist die Bahn nebst den Betriebsmitteln fortwährend dem jeweiligen Verkehrsbedürfnisse entsprechend auszurüsten.

Für den Fall, daß der Betrieb ohne genügenden Grund unterbrochen oder eingestellt werden sollte, ist die Unternehmerin zur Zahlung einer Konventionalstrafe von 100 Mk. für jeden Tag der Unterbrechung verpflichtet mit der Maßgabe, daß die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage dieselbe als verfallen anzusehen ist, unter Ausschluß des Rechtsweges dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

§ 4. Die mit der Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung betrauten Personen (Vorstand) sind der Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Ebenso ist derselben von einer hierin eintretenden Änderung Kenntnis zu geben.

§ 5. Abgesehen von der festgesetzten Geschwindigkeit der Fahrten wird die Errichtung des Fahrplans für die ersten 3 Betriebsjahre dem Ermessen der Unternehmerin überlassen. Nach Ablauf dieses Zeitraums bleibt Bestimmung darüber vorbehalten, inwieweit der Fahrplan der Feststellung durch die Aufsichtsbehörde unterliegen soll.

Ein jeder Fahrplan ist der Aufsichtsbehörde mitzuteilen.

§ 6. Die Festsetzung der Beförderungspreise steht der Unternehmerin 5 Jahre nach der Betriebseröffnung zu.

Von einer jeden Festsetzung und einer jeden Änderung der Beförderungspreise, sowie von den allgemeinen Anordnungen hinsichtlich der Beförderungsbedingungen ist der Aufsichtsbehörde Anzeige zu erstatten.

Den mit der Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts betrauten Beamten ist auf Anforderung der Aufsichtsbehörde die freie Fahrt auf der Bahn zu gewähren.

§ 7. Die Fahrpläne für den Personenverkehr und die Beförderungspreise für den Personenverkehr sind mindestens 3 Tage, Erhöhungen der Beförderungspreise aber mindestens 14 Tage vor ihrer Einführung öffentlich bekannt zu machen und durch Aushängen der Fahrpläne u. s. w. in den Wartehallen und Straßenbahnwagen selbst zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.

§ 8. Die Unternehmerin hat die Kosten der Veröffentlichung der Genehmigung durch das Amtsblatt und die sonstigen baren Auslagen des Verfahrens zu tragen.

Es folgen noch die besonderen Bedingungen in technischer, militärischer u. s. w. Beziehung.

b) Die elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergreviere.

Diese Bahn bildet ebenfalls einen besondern Typus, da sie verschiedene Ortschaften miteinander verbinden, gleicher Weise dem Personen- und Frachtverkehre dienen soll und einen normalspurigen Staatsbahnanschluß auf dem Staatsbahnhofe Mansfeld erhält. Überdies soll die erzeugte elektrische Energie auch zu anderen Zwecken an Private abgegeben werden können.

Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer Anlage zur Erzeugung elektrischer Energie, sowie einer schmalspurigen elektrisch zu betreibenden Kleinbahn von Hettstedt über Mansfeld und Eisleben nach Helfta nebst 2 Stadtlinien in Eisleben nach dem Bahnhofe und Friedhofe daselbst, sowie etwaiger Erweiterungs- und Anschlußlinien zu der Hauptlinie Hettstedt-Helfta.

Die Bahn ist 31,75 km lang und wird dem Personen- und Stückgutverkehr dienen. Die Bahnlinie hat eine Spurweite von 1 m, ist eingleisig mit den erforderlichen Ausweichen und liegt zum Teil auf eigenem Bahnkörper, zum Teil benutzt sie die in ihrem Zuge liegenden öffentlichen Straßen. Über die Straßenbenutzung sind auf Konzessionsdauer lautende Verträge mit den Wegeunterhaltungspflichtigen unter angemessenen Bedingungen abgeschlossen. Die Unternehmerin hat die Verpflichtung, die benutzten öffentlichen Wege zu unterhalten, bez. bei Wegfall der Genehmigung wieder herzustellen. Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit darf in geschlossener Ortslage 15 km, auf Kunststraßen außerhalb der Ortslage und dort, wo ein besonderer Bahnkörper

hergestellt ist, 30 km in der Stunde nicht überschreiten. Die Bahn darf an den Staatsbahnhof Hettstedt nicht anschließen, wird aber an den Staatsbahnhof Eisleben herangeführt und hat einen normalspurigen Staatsbahnanschluß auf dem Staatsbahnhofe Mansfeld.

Nach der Genehmigungsurkunde des Regierungspräsidenten zu Merseburg vom 27. Juni und 30. September 1898 bez. Nachtrag zu derselben vom 1. Januar 1899 ist die Genehmigung zur Herstellung und zum Betriebe der Bahn auf die Dauer von 50 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung gerechnet, mit der Maßnahme erteilt, daß eine Beteiligung am Eisenbahndurchgangsverkehre nicht stattfinden darf. Hierunter soll jedoch der Verkehr zwischen den Orten Hettstedt, Eisleben und Mansfeld selbst, und zwar auch dann nicht verstanden werden, wenn die Sendungen von der Kleinbahn zur Weiterbeförderung auf die anschließenden Eisenbahnen oder von letzteren zur Weiterbeförderung auf die Kleinbahn aufgegeben werden. Sämtliche Anlagen und Einrichtungen, welche die Lieferung des elektrischen Stromes betreffen, werden dergestalt ausgeführt, daß dieselben ausreichend sind, um den für den Betrieb der Straßenbahn und außerdem zur Abgabe von 225 Kilowatt elektrischer Energie für Licht- und Krafterzeugung erforderlichen Strom zu liefern.

Durch Verträge mit der Stadtgemeinde Mansfeld, sowie mit den Ortsgemeinden Helbra und Helfta ist der Unternehmerin das Recht gesichert, innerhalb der genannten Gemeindebezirke elektrischen Strom für Beleuchtungs- und sonstige Zwecke an Dritte abzugeben und zu diesem Zwecke die erforderlichen Leitungen auf Ortsstraßen und Plätzen anzulegen.

Desgleichen hat die Stadtgemeinde Hettstedt der Unternehmerin auf Konzessionsdauer die Genehmigung erteilt, in dem gesamten Stadtgebiete und dessen etwaigen späteren Erweiterungen einschließlich aller Straßen, Brücken und Plätze oberirdische Leitungen nebst Zubehör und anderweitige Einrichtungen behufs Fortführung und Abgabe von elektrischer Energie für öffentliche und Privatzwecke aller Art anzulegen und zu verlegen und zur Herstellung dieser Anlagen die Straßen, Plätze und Brücken, soweit sie im Eigentume oder in der Unterhaltung und Verwaltung der Stadtgemeinde Hettstedt sich befinden, oberirdisch zu benutzen. Diese Genehmigung ist eine ausschließliche derart, daß bis nach Ablauf der Konzession die Stadtgemeinde weder selbst eine elektrische Centrale zur Abgabe elektrischer Energie für öffentliche oder private Zwecke irgend welcher Art errichten, noch anderen ein gleiches oder ähnliches Recht zur Abgabe elektrischen Stromes weder ganz noch teilweise einräumen darf. Jedem Hausbesitzer oder jeder Mehrheit derselben bleibt es jedoch unbenommen, für ihren eigenen Bedarf sich besondere elektrische Anlagen zu errichten; die Stadtgemeinde darf aber nicht gestatten, daß deren Leitungen irgend welche öffentlichen Straßen, Plätze oder Brücken berühren oder kreuzen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihre Centralanlage so einzurichten, daß der für den privaten und öffentlichen Bedarf in der Stadtgemeinde Hettstedt erforderliche elektrische Strom jederzeit geliefert werden kann. Die Bedingungen und

der Tarif für die Lieferung des elektrischen Stromes an Behörden und Private sind vertraglich festgesetzt, desgleichen die Bedingungen und Preise, zu welchen die Stadtgemeinde die elektrische Beleuchtung aller öffentlichen Straßen, Brücken und Plätze, sowie aller in ihrer Benutzung stehenden Räume und städtischen Gebäude verlangen kann.

Mit der Stadt Eisleben wird über die Benutzung der städtischen Straßen und Plätze behufs Abgabe von elektrischer Kraft an Dritte, ferner mit der Mansfeldschen Kupferschieferbauenden Gewerkschaft über die Abgabe von elektrischer Energie zu Licht- und Kraftzwecken und wegen Übernahme der Arbeitertransporte, desgleichen mit der Staatseisenbahnverwaltung über die elektrische Beleuchtung der Staatsbahnhöfe Hettstedt, Mansfeld und Eisleben verhandelt.

§ 32. b) In Bayern.

Die Frage über die im Königreiche Bayern geltenden gesetzlichen oder sonstigen Vorschriften, nach denen das elektrische Straßenbahnwesen geregelt wird, ist zu beantworten, wie folgt:

Gesetze oder Verordnungen, die sich speciell mit den elektrischen Straßenbahnen befassen, giebt es im Königreiche Bayern nicht. Sämtliche Straßenbahnen werden in Bayern — ohne Rücksicht auf die Art des Motors — als Eisenbahnen betrachtet und die Befugnis zu ihrer Anlegung und ihrem Betriebe richtet sich nach den in dieser Hinsicht über die Eisenbahnen im allgemeinen bestehenden Bestimmungen des durch § 6 R.G.O. vorbehaltenen Landesrechts. Es darf hier Bezug genommen werden auf das Gesetz vom 30. Januar 1868, das Gewerbswesen betr. (Ges.Bl. für das Königreich Bayern 1866—69 S. 309 ff.), Art. 8 Ziff. 1, 11, 12, 29 und 30 und auf die durch den zuletzt citierten Art. 30 aufrecht erhaltene Königl. Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betr. (Reg.Bl. 1855 S. 653), welche nachfolgt. An die Stelle des im § 6 dieser Verordnung genannten Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten ist auf Grund der Verordnung vom 1. Dezember 1871 (Reg.Bl. 1871 S. 1835) das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußern getreten. Bei dem geschilderten Stande der Gesetzgebung ergeben sich in jedem einzelnen Falle die Rechte und die Pflichten des Straßenbahnunternehmers aus der Konzessionsurkunde und den auf deren Grund erlassenen Einzelverfügungen, aus seinen mit dem

Straßeneigentümer abgeschlossenen, an die Genehmigung der Staatsregierung gebundenen Verträgen und aus lokalen Polizeiverordnungen über die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs.

Die Bestimmungen der Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betr., sind folgende:

I.

Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

§ 1. Die Erbauung von Eisenbahnen, welche bestimmt sind, als öffentliche Transportmittel für Personen und Waren zu dienen, oder wodurch ein öffentlicher Weg in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll, setzt die besondere Bewilligung der Staatsregierung voraus und zwar:

a) die Bewilligung zu den Vorarbeiten — Projektierungskonzession,

b) die Bewilligung zum Baue und Betriebe der Bahn — Eisenbahnkonzession.

§ 2. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten (§ 1a) steht dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten zu, benehmlich mit dem Staatsministerium des Innern und dem Kriegsministerium, dann bei Beteiligung des Auslandes mit dem Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußern und bei Beteiligung des Staatsärars mit dem Staatsministerium der Finanzen.

Die Konzession zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn (§ 1b) wird von Sr. Majestät dem Könige erteilt.

§ 3. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten kann einzelnen Personen, bestehenden Korporationen und genehmigten Vereinen, aber auch solchen Personen erteilt werden, welche erst einen Verein bilden wollen. Letzternfalls muß jedoch mit dem Gesuche um die Erteilung der Projektierungskonzession zugleich das Gesuch um die Ermächtigung zu den vorbereitenden Maßregeln für die Bildung des Vereins verbunden werden.

Die Bewilligung wird nur dann erteilt, wenn weder in Bezug auf die Person des Konzessionsbewerbers, noch in Bezug auf die privatrechtlichen und öffentlichen Rücksichten ein Anstand obwaltet.

Dem Gesuche um die Erteilung der Projektierungskonzession ist der Plan des Unternehmens insbesondere über die Richtung der Bahn in allgemeinen Umrissen beizulegen und bei beabsichtigter Bildung eines Vereins überdies der Entwurf der Satzungen in den wesentlichsten Bestimmungen anzufügen. Auch ist die Zeit anzugeben, innerhalb welcher die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

§ 4. Die Projektierungskonzession giebt dem Inhaber das Recht, auf seine Kosten die Vorerhebungen für die künftige Ausführung der projektierten Bahn mit Beobachtung der bestehenden Gesetze unter Aufsicht der Behörden zu pflegen, namentlich die nötigen Vermessungs- und Nivellierungsarbeiten gegen vollständige Entschädigung der beteiligten Grundbesitzer vorzunehmen.

Derselbe erhält aber durch diese Bewilligung kein Recht auf die Eisenbahnkonzession.

Wird die Bewilligung zu den Vorarbeiten für die Eisenbahn Personen erteilt, welche erst einen Verein gründen wollen, so giebt die Projektierungskonzession zugleich die Ermächtigung zu den vorbereitenden Maßregeln für die Bildung des Vereins, keineswegs aber einen Anspruch auf die Genehmigung der Errichtung des Vereins selbst, welche Genehmigung vielmehr erst besonders nachgesucht und ausgewirkt werden muß.

Die Projektierungskonzession erlischt bei Nichterfüllung der an die Bewilligung etwa geknüpften Bedingungen und jedenfalls mit Ablauf des in derselben bestimmten Zeitraumes.

Dieselbe kann jedoch wiederholt nachgesucht und erteilt werden.

§ 5. Das Gesuch um die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn (§ 1b) ist an Se. Majestät den König zu richten und bei dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten einzureichen.

Dasselbe soll enthalten:

a) die Hinweisung auf die erlangte Projektierungskonzession;
b) die Darlegung der Vorteile, welche von der projektierten Bahn erwartet werden;
c) den gehörig ausgearbeiteten Bauplan nebst Kostenanschlag mit Angabe des Zeitpunktes, wann das Unternehmen begonnen, in welchen Hauptabschnitten fortgesetzt und beendet werden soll;
d) die Darlegung der Art und Weise, wie die erforderlichen Geldmittel beigeschafft werden wollen;
e) bei Gesuchen von Personen, welche erst einen Verein bilden wollen, das gleichzeitige Gesuch um die Allerhöchste Bestätigung des Vereins unter Anlage des Planes des Unternehmens mit möglichster Vollständigkeit und mit allen hierzu nötigen Behelfen, wozu insbesondere die Gesellschaftsverträge und die Satzungen gehören.

Aus den Vorlagen muß genau ersichtlich sein:

die Art wie der Verein sich bilden und erneuern soll;
die Geschäftsführung und Leitung in ihren wesentlichen Grundsätzen;
die Rechte und Pflichten der Vereinsglieder als solcher;
die Vertretung des Vereins dritten Personen und den Behörden gegenüber;
die Art und Weise der Fassung rechtsgültiger Vereinsbeschlüsse,
dann der Schlichtung der aus dem Vereinsverhältnisse entspringenden Streitigkeiten;
die Art und Weise der Einzahlungen, der Ausstellung der Interimsscheine und Aktienurkunden, dann die Veräußerung derselben;
die Bestimmungen über die Dauer des Vereins und die Auflösung desselben.

§ 6. Die Gesuche um die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn sind von dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten genau zu prüfen, nötigenfalls durch Zwischenverfügung ergänzen zu lassen und nach vollendeter Sachinstruktion, insbesondere nach Einvernehmen

des Staatsministeriums des Innern und des Kriegsministeriums, sowie der sonst noch beteiligten Staatsministerien der Allerhöchsten Entscheidung Sr. Majestät des Königs zu unterstellen.

Der Staatsregierung bleibt vorbehalten, nach Umständen von den Konzessionsbewerbern den Erlag einer Kaution oder bei Korporationen und Vereinen mindestens den Nachweis zu verlangen, daß bereits ein hinlänglicher Fonds für das Unternehmen gesichert sei. Die Kautionsforderung kann auch auf die Ansprüche Dritter gegen den Unternehmer ausgedehnt werden.

§ 7. Die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer zur öffentlichen Benützung bestimmten Eisenbahn (§ 1b) wird nur auf eine bestimmte Zeit, und zwar höchstens auf 99 Jahre erteilt.

Der Termin beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Teile der Benützung des Publikums überlassen wird.

Nach Ablauf der in der Konzessionsurkunde festgesetzten Zeit geht das Eigentum der Eisenbahn samt ihren Zubehörungen ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleiben jedoch das Mobiliarvermögen, sowie die zum Bahnbetriebe erforderlichen Inventarstücke, namentlich Lokomotiven, Transportwagen u. s. w., wofür der Staat, wenn er solche ablösen will, eine besondere — nötigenfalls schiedsrichterlich festzusetzende Vergütung zu leisten hat.

Eine Ablösung des Eigentums der Bahn und ihrer Zubehörungen gegen Vergütung von seiten des Staatsärars kann auch vor Erlöschung der Eisenbahnkonzession eintreten, jedoch nur auf dem Grunde eines freien Übereinkommens, es sei denn, daß bei Erteilung der Bewilligung zum Baue und zum Betriebe der Bahn anderweitige Bestimmungen hierüber getroffen worden sind, in welchem Falle die Ablösung nach diesen Bestimmungen stattzufinden hat.

§ 8. In Ansehung der Rechte und Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen sind vor allem die Bestimmungen der Konzessionsurkunde maßgebend. Dieselbe wird insbesondere das Nötige bezüglich der ausländischen Unternehmer, namentlich bezüglich des Forums derselben enthalten.

Insoweit die Konzessionsurkunde keine abweichenden Bestimmungen enthält, finden die Pkte. 9 und 10 Anwendung.

§ 9. Mit der Konzession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn sind folgende Zugeständnisse verbunden:

1. Der Unternehmer erlangt durch die Konzession insofern ein ausschließliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbaue, als es während der Konzessionsdauer niemandem gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benützung des Publikums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder kommerziell wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.

Dagegen bleibt es der Staatsregierung vorbehalten, auch während der Konzessionsdauer die Bewilligung zur Anlegung von Zweigbahnen oder zu einer Eisenbahn in fortgesetzter Richtung der konzessionierten Eisenbahn anderen

Unternehmern zu erteilen, oder dergleichen Eisenbahnen auf Staatskosten zu erbauen.

2. Der Unternehmer ist befugt, das zum Baue der Bahn nötige Areal, welches sich im Privateigentume Dritter befindet, nach Maßgabe des Gesetzes vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betr., zu erwerben.

3. Der Unternehmer hat das Recht, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen nach dem festgesetzten Tarife zu befördern, insofern dadurch das Postregal nicht verletzt wird.

4. Die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe der Bahn schließt dagegen keineswegs die Erklärung in sich ein, daß die Staatsregierung die Einrichtung des Unternehmens und die zur Erreichung des beabsichtigten Zweckes gewählten Mittel entsprechend finde oder daß das Unternehmen die davon erwarteten Vorteile gewähren werde.

Es ist lediglich Sache der Teilnehmer, sich hiervon selbst die erforderliche Überzeugung zu verschaffen, ohne daß aus der Konzessionsverleihung Ansprüche in dieser Beziehung an das Staatsärar erhoben werden können.

Selbst die allenfallsige Zerstörung der Eisenbahn oder ihrer Zugehörung im Kriege durch Freundes- oder Feindeshand, sowie die auf gleiche Weise erfolgende Hemmung oder Schließung des Betriebs begründet kein Recht, Entschädigung aus öffentlichen Mitteln oder aus Peräquationskassen zu verlangen, insofern nicht mit der Zerstörung zugleich eine Abtretung des Grundeigentums oder eines Dienstbarkeitsrechts nach Art. 1 Lit. A Ziff. 1, dann Lit. B des obenerwähnten Gesetzes vom 17. November 1837 verbunden ist, in welchen Fällen die Bestimmungen dieses Gesetzes in Anwendung kommen; und zwar ist der Entschädigungsanspruch nicht nur in dem Falle des wirklich ausgebrochenen Krieges ausgeschlossen, sondern auch in gleicher Weise dann, wenn die Zerstörung, Hemmung oder Schließung der Bahn als Vorsichtsmaßregel angewendet worden ist.

§ 10. Der konzessionierte Unternehmer ist verpflichtet:

1. vor dem Bauanfange die Detailpläne der Bahn zur Genehmigung vorzulegen. Diese Genehmigung wird bezüglich der horizontalen und vertikalen Projektion der Pläne zu den Brücken und Durchlässen, der Konstruktion des Ober- und Unterbaues, sowie der Situierung der Hochbauten von dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten erteilt, während die Hochbaupläne der Genehmigung der einschlägigen Baupolizeibehörde unterliegen.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die Bahn fortwährend in einem solchen Zustande zu erhalten, daß die Beförderung auf derselben mit Sicherheit und in entsprechender Weise geschehen kann.

Der Unternehmer hat Vorkehrung dahin zu treffen, daß angrenzende Gebäude, Grundstücke u. s. w. durch die Bahn weder während des Baues noch in der Folge Schaden erleiden. Derselbe ist verpflichtet, für solche Beschädigungen zu haften.

Der Unternehmer hat überhaupt die allgemeinen Bauvorschriften, sowie alle besonderen Vorschriften genau zu vollziehen, welche zur Sicherung der Bahn und des Publikums während der Bauführung oder später für notwendig erachtet werden.

2. Bei Unternehmungen, welche gleichzeitig eine große Arbeiterzahl beschäftigen, haben die Unternehmer für deren angemessene Unterbringung, sodann für Unterbringung und Verpflegung erkrankter oder verunglückter Arbeiter, z. B. durch einen Sicherungsverband, durch Regulierung von Krankenhausbeiträgen u. s. w., zu sorgen und die Kosten für außerordentliche polizeiliche Aufsicht und ungewöhnlich vermehrte ärztliche Visitation nach Festsetzung der Polizeibehörden zu übernehmen.

3. Wenn durch den Bau öffentliche Wege, Brücken oder sonstige Kommunikationsmittel zerstört oder unfahrbar gemacht werden, so ist der Unternehmer verpflichtet, die gestörte Kommunikation nach Anordnung der Behörden wieder herzustellen und im Umfange des Bahneigentums zu unterhalten.

Werden in einem solchen Falle besondere, früher nicht vorhanden gewesene Bauten, als Brücken, Durchlässe u. s. w. notwendig, so fällt dem Unternehmer nicht bloß die erste Herstellung, sondern auch die künftige Unterhaltung zur Last.

4. Der Unternehmer hat die Errichtung einer Telegraphenleitung längs der Bahn auf dem zur Bahn gehörigen Areale unentgeltlich zu gestatten.

5. Der Betrieb der Bahn richtet sich nach den allgemeinen polizeilichen und den besonderen, für den Eisenbahnbetrieb bestehenden Anordnungen.

Namentlich ist:

a) vor der Eröffnung der Fahrten die Genehmigung des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten zur Bahneröffnung zu erwirken.

Dieser Genehmigung hat eine genaue technische Prüfung der Bahn und des Betriebsmaterials vorauszugehen.

b) das Transportmaterial fortwährend in einem ganz entsprechenden Zustande zu erhalten,

c) für den Betriebsdienst nur befähigtes und verlässiges Personal aufzunehmen. Die Aufnahme von Ausländern setzt die Zustimmung der einschlägigen Distriktspolizeibehörde voraus.

Die von dem Unternehmer getroffene Wahl der Betriebs- und Aufsichtsbeamten, welche zur Handhabung der Polizei der Bahn bestimmt sind, muß rücksichtlich dieser Verwendung der einschlägigen Regierung, Kammer des Innern, zur Bestätigung angezeigt werden.

Durch diese Bestätigung und nach vorgängiger Verpflichtung bei der Distriktspolizeibehörde treten diese Bediensteten in die Eigenschaft und Befugnisse von Hilfspolizeibediensteten und üben die Bahnpolizei in ihrem ganzen Umfange.

Die Bestätigung kann bei Mißverhalten zurückgezogen werden, in welchem Falle die Verwendung des Bediensteten aufzuhören hat.

6. Die Tarife für den Personen- und Warentransport, dann für die Nebengebühren sind der Genehmigung des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten zu unterstellen.

Von 3 zu 3 Jahren soll eine Revision derselben erfolgen und bei der Festsetzung auf alle obwaltenden Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn und auf die Tarife anderer, vorzugsweise der Bayerischen Bahnen Rücksicht genommen werden.

7. Ebenso unterliegt der Fahrtenplan der Genehmigung des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Das genannte Staatsministerium ist selbst berechtigt, von amtswegen Verfügung zu treffen, wenn sich die konzessionierten Unternehmer mit den angrenzenden Eisenbahnverwaltungen in betreff der Fahrordnung der wechselseitigen Benutzung der Bahn und der Betriebsmittel und überhaupt bezüglich der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse nicht vereinigen können oder wenn bei Einrichtung des Fahrtenplanes die Zwecke der Postanstalt nicht gebührend berücksichtigt werden.

8. Die Benutzung der Eisenbahn von seiten der Post bleibt bei allen Fahrten vorbehalten; die Brief- und Zeitungspakete, die offiziellen Fahrpostsendungen, sowie die begleitenden Beamten, Kondukteure und dergl. finden unentgeltlich Beförderung. Zahlbare Fahrpostsendungen werden nach dem Gesamtgewichte, nach der gewöhnlichen Gütertransporttaxe bezahlt. Die Art und Weise der Beförderung der Posttransporte erfolgt nach den jedesmaligen Bestimmungen der Postverwaltungsstelle.

9. Der Unternehmer ist verpflichtet, nach dem Verlangen der Militärverwaltung zu jeder Zeit Truppenabteilungen in jeder Stärke, Pferde, Kriegsmaterial und Militäreffekten, sowie einzeln marschierende, namentlich die vom Urlaub einrückenden und in Urlaub abgehenden Unteroffiziere und Soldaten, wenn sie sich durch Urlaubspässe oder sonst legal ausweisen, zu jenen Tarifsätzen zu befördern, welche für diese Transporte auf den Staatsbahnen bezahlt werden. Nötigenfalls sind für solche Transporte außerordentliche Fahrten einzurichten.

Die Übernahme des Transportes der Truppen oder Militärbedürfnisse anderer Staaten setzt jedoch die Bewilligung der Bayerischen Regierung voraus.

Die bei solchen Transporten einem auswärtigen Staate etwa eingeräumte Tarifsermäßigung oder sonstige Begünstigung kommt von selbst auch dem Bayerischen Staate zu gut.

10. Die durch die Zollverhältnisse bedingten Vorschriften werden dem Unternehmer durch besondere Reglements bekannt gemacht werden, welche genau zu befolgen sind.

11. Der Unternehmer ist verpflichtet, alle Staats- und öffentlichen Lasten und Steuern zu tragen, welche herkömmlich oder gesetzlich auf dem Bahneigentume und Betriebe ruhen, oder künftig noch gesetzlich auferlegt werden.

§ 11. Wird die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn einem erst zu bildenden Vereine erteilt, so wird gleichzeitig mit der Verleihung der Eisenbahnkonzession auch die Allerhöchste Bestätigung dieses Vereins erfolgen.

Die Verhältnisse des Vereins richten sich alsdann nach der Bestätigungsurkunde und nach den Allerhöchst genehmigten Satzungen.

In dieser Urkunde wird auch das Erforderliche wegen Aufstellung eines Königlichen Kommissärs aufgenommen werden, wenn die Staatsregierung die Aufstellung eines solchen für angemessen erachtet.

§ 12. Die erteilte Konzession erlischt:

a) wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Konzession erteilt wurde,
b) wenn der Termin nicht eingehalten wird, welcher für die Vollendung der Bahn oder einzelner Bahnstrecken, sowie für die Eröffnung des Betriebs in der Konzessionsurkunde ausdrücklich vorgeschrieben ist, es sei denn, daß eine besondere Nachsicht von seiten der Staatsregierung erwirkt worden wäre,
c) bei Konzessionierung von Vereinen im Falle der Nichterfüllung der in der Bestätigungsurkunde festgesetzten Bedingungen.

§ 13. Wenn der konzessionierte Unternehmer, wiederholter Ermahnung ungeachtet, die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgen, oder wesentlichen Bestimmungen der Konzessionsurkunde oder der Eisenbahnbetriebsordnung zuwider handeln sollte, so ist das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten befugt, die Sequestration der konzessionierten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Unternehmers anzuordnen.

§ 14. Über die aus der Konzessionsverleihung hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen des Konzessionierten, insoweit sie nicht Privatrechte Dritter berühren, insbesondere über die Befugnis zum Baue und zum Betriebe der Eisenbahn und über den Umfang und die Erlöschung der Konzession, sowie über jede nach administrativen oder polizeilichen Bestimmungen zu entscheidende Irrung beschließen und verfügen die Administrativbehörden.

II.

Eisenbahnen für den Privatgebrauch.

§ 15. Die Anlage einer Eisenbahn mit Lokomotiv- oder Pferdebetrieb, welche ein Unternehmer lediglich zu seinem Privatgebrauche entweder auf eigenem Grunde und Boden oder mit Zustimmung des Grundeigentümers auf fremdem Grunde erbauen will, ist durch die baupolizeiliche Bewilligung der einschlägigen Regierung, Kammer des Innern, bedingt.

Der Bescheidung des Gesuches hat vollständige Sachinstruktion, insbesondere öffentliche Bekanntmachung des Vorhabens, Vernehmung von Eisenbahnbauverständigen und Einholung der Erinnerung der Generaldirektion der Verkehrsanstalten vorauszugehen. Gegen den Regierungsbescheid ist Beschwerdeführung von seiten der Beteiligten einschließlich der Generaldirektion der Verkehrsanstalten zulässig.

Diese Beschwerden gehen an das Staatsministerium des Innern und werden von demselben im Benehmen mit dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten in zweiter und letzter Instanz erledigt.

Die erteilte Bewilligung kann wieder zurückgezogen und die Beseitigung der erbauten Bahn verfügt werden, wenn der Unternehmer die Bedingungen nicht erfüllt, unter denen die Bewilligung erteilt, insbesondere wenn eine Benutzung derselben für den öffentlichen Verkehr stattfindet.

Die desfallsige Beschlußfassung steht der einschlägigen Regierung, Kammer des Innern, in erster und dem Staatsministerium des Innern benehmlich mit dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten in zweiter und letzter Instanz zu.

Eisenbahnen zum Privatgebrauche ohne Lokomotive oder Pferdebetrieb bedürfen einer obrigkeitlichen, gleichfalls der Regierung, Kammer des Innern, zustehenden Bewilligung nur in dem Falle, wenn öffentliche Wege berührt werden.

Die polizeiliche Überwachung bezüglich der Sicherheit dagegen findet auch bei jenen Eisenbahnen statt, zu deren Herstellung keine besondere Bewilligung notwendig ist.

§ 33. c) In Sachsen. Stellung der Staatsregierung und der Kammern zu den elektrischen Bahnen. Statistisches.

Die Beschwerde- und Petitionsdeputation der Zweiten Kammer des Sächsischen Landtags von 1897/98 hat es gelegentlich der Beratung des Staatshaushaltsetats bez. einer eingegangenen Petition für angezeigt erachtet, der Frage näher zu treten, wie sich der Staat zu den Unternehmungen von Privateisenbahnen, sog. Straßenbahnen, stellen soll und beschlossen, von der Staatsregierung über folgende Punkte Auskunft zu erbitten (vergl. den Bericht der Beschwerde- und Petitionsdeputation Drucks. 280):

„1. Bedarf es, abgesehen von der rein polizeilichen Genehmigung, nach dem bestehenden öffentlichen Rechte für die Anlage einer Straßenbahn einer besondern Konzession (staatlichen Verleihungsaktes), bejahenden Falls, ist der Staat berechtigt, als Konzessionsbedingungen die Forderung von
   a) Gebühren (Konkurrenzgebühr, Bezeigungsgeld),
   b) den Vorbehalt der Erwerbung zu stellen, bez. in welcher Weise sind die Voraussetzungen der Erwerbung festzustellen?

2. Welchen Standpunkt nimmt die Staatsregierung ein bei Prüfung der Bedürfnisfrage einer beabsichtigten Straßenbahnlinie?
3. Wie stellt sich die Staatsregierung zur Mitbenutzung fiskalischer Straßen für die Anlage von Straßenbahnen?
4. Nach welchen Grundsätzen sind die Spurweiten für die Straßenbahnen zu bestimmen?
5. Empfiehlt sich eine allgemeine Regelung, sei es im Wege der Gesetzgebung, sei es im Wege der Verordnung, des gesamten Straßenbahnwesens?"

Zunächst und im voraus hat nun die Staatsregierung unterm 29. April 1898 der Beschwerde- und Petitionsdeputation die nachstehende schriftliche Erklärung, in welcher sie sich über einen Teil der einschlagenden Fragen in ausführlicher Weise verbreitet, zugehen lassen, dieselbe lautet wörtlich:

„Die Staatsregierung steht entsprechend der auch in allen anderen Staaten zur Geltung gelangten und von der Rechtswissenschaft einhellig adoptierten Auffassung auf dem Standpunkte, daß es zur Anlage und zum Betriebe einer dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahn nicht bloß behördlicher Erlaubnis, sondern eines besondern staatlichen Verleihungsaktes (Konzession in diesem Sinne) bedarf. Die Begründung eines öffentlichen Unternehmens von solcher Bedeutung und so einschneidenden Wirkungen in Bezug auf die wirtschaftlichen und socialen Verhältnisse weiter Kreise der Bevölkerung, wie es eine für den allgemeinen Verkehr erstellte Eisenbahn ist, fällt in das Bereich der Staatshoheit und der allgemeinen Kulturaufgaben des Staates selbst. Wenn daher der Staat einer Privatperson oder einer privaten oder öffentlichen Korporation das Recht zu einem solchen Unternehmen erteilt, so giebt er damit nicht, wie bei der gewerbepolizeilichen und baupolizeilichen Erlaubnis, die Befugnis zu einer Thätigkeit, welche an sich schon auf Grund der natürlichen Freiheit geübt werden kann, aber durch besondern Rechtssatz beschränkt ist, sondern er verleiht eine Macht aus sich selbst heraus, eine Befugnis, die abgeleitet ist von seinem eigenen Wesen und an sich einen Teil der öffentlichen Verwaltung bildet. Hier kommt noch besonders in Betracht die wirtschaftliche und die technische Eigenartigkeit dieses Verkehrsmittels, welche sich in so mannigfacher und weitgehender Weise äußert, daß eine unbeschränkte Freigabe desselben für die Privatindustrie mit den größten Gefahren und Unzukömmlichkeiten für das allgemeine Wohl und die öffentliche Sicherheit verbunden wäre. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, hat in allen Staaten die öffentliche Verwaltung nicht nur die Organisation des neuen Verkehrsmittels zu ihrer Aufgabe gemacht, sondern ohne weiteres auch das Recht in Anspruch genommen, die Erlaubnis zu seiner

Anwendung nach freiem Ermessen zu erteilen oder zu versagen. Dieses Recht ist ihr bisher auch noch nirgends mit Erfolg bestritten worden.

Die Begriffselemente der „Eisenbahn" im hier in Betracht kommenden Sinne des Wortes sind aber: 1. die Erstellung eines Verkehrsmittels für die Allgemeinheit zur Beförderung von Menschen oder Gütern, 2. die Bewegung der Fahrzeuge auf besonders dazu vorgerichteter Spur und 3. die Anwendung eines von elementarer Kraft getriebenen Motors. Alle diese Elemente, auf denen die wirtschaftliche und technische Eigenart des Verkehrsmittels beruht, sind bei den elektrischen Straßenbahnen gegeben. Mithin unterfallen auch diese der Staatshoheit und dem staatlichen Verleihungsrechte.

In Bezug auf die Ausübung dieses Rechtes ist aber die Staatsgewalt nicht weiter gebunden, als die ihr obliegende Fürsorge für das allgemeine Wohl und das Staatsinteresse solches bedingen. Bestimmend für die Erteilung einer Straßenbahnkonzession und die dabei zu stellenden Bedingungen ist daher zunächst das hierfür vorliegende volkswirtschaftliche Bedürfnis und die zweckmäßigste Art seiner Befriedigung. Andererseits dürfen hierbei aber auch andere Staatsinteressen im engern Sinne nicht außer Acht gelassen werden. Solche kommen namentlich dann in Frage, wenn durch neue Straßenbahnen bereits bestehenden Staatsbahnlinien eine nachteilige Konkurrenz bereitet werden würde. Denn bei der großen Bedeutung, von welcher die gedeihliche Entwickelung der Staatseisenbahnen und deren Erträge für das Gleichgewicht des Staatshaushalts sind, widerstreitet jede erhebliche Schmälerung der Einnahmen dieses Institutes nicht bloß dem rein fiskalischen, sondern, insofern dadurch die Gesamtheit der Steuerzahler in Mitleidenschaft gezogen wird, auch dem Interesse der Allgemeinheit. Hierbei ist noch besonders zu bedenken, daß der Staat unter großen Opfern sein Eisenbahnnetz fortwährend durch Ausbau minder rentabler Linien weiter ausgestaltet, Tarife ermäßigt und in den gesamten Einrichtungen der Staatsbahnen dem Publikum neue Vorteile und Annehmlichkeiten bietet, ohne eine Gegenleistung dafür zu erhalten, während der private Unternehmungsgeist, wie natürlich, sein Absehen nur auf verkehrsreichere Gegenden richtet, in denen die bestehenden Staatsbahnen noch einen Nutzen abwerfen. Greifen daher neue Straßenbahnprojekte, denen an sich ein volkswirtschaftlicher Nutzen zuzuerkennen ist, in das Verkehrsgebiet bereits bestehender Staatsbahnlinien ein, so entsteht eine Kollision zwischen zwei öffentlichen Interessen, dem Interesse an Verbesserung der Verkehrsverbindungen und demjenigen an möglichst ungeschmälerter Erhaltung einer für die Allgemeinheit wichtigen Einnahmequelle des Staates. Will man nicht das eine hinter dem andern zurückstellen, so muß nach einer Vermittelung gesucht werden, und diese ist in solchen Fällen nur dadurch möglich, daß demjenigen, der vom Staate die Verleihung eines für ihn wertvollen Privilegs, wie es die Eisenbahnkonzession ist, begehrt und dieses Privileg zunächst zu seinem Vorteile auszunutzen beabsichtigt, die Leistung einer angemessenen Vergütung dafür angesonnen wird, daß sein Unternehmen einem bereits bestehenden, einem gleichen volkswirtschaftlichen Zwecke dienenden Staatsinstitute Abbruch zu thun geeignet

ist. Die Auferlegung einer solchen Vergütung — Konkurrenzgebühr — kann auch so lange weder der Billigkeit noch dem Interesse der Allgemeinheit widerstreiten, als sie sich in angemessenen Grenzen hält, und nicht die Lebensfähigkeit des neuen Unternehmens unterbindet. Nach letzterm Gesichtspunkte sind die Ministerien des Innern und der Finanzen in den bisher behandelten Fällen auch durchaus verfahren, und sie haben solchen zuletzt auch in dem Falle betreffs der Linie von Schedewitz nach Wilkau, sogar unter Hintansetzung der Interessen der Staatseisenbahnverwaltung entscheiden lassen.

In diesem Falle war der Ausfall der Staatseisenbahneinnahmen auf jährlich 14 000 Mk. veranschlagt. Gefordert wurde eine Konkurrenzgebühr von 4000 Mk. jährlich, die jedoch im Laufe der Verhandlung mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der Gesellschaft bis auf 1500 Mk. herabgesetzt worden ist.

Daß bei Erhebung einer solchen Gebühr nicht von einer Abgabe oder sonstigen öffentlich rechtlichen Leistung im Sinne von § 37 der Verfassungsurkunde die Rede sein kann, bedarf nach dem Dargelegten keiner weitern Ausführung.

Besonders augenfällig tritt aber die Berechtigung des Staates zu jenem Verlangen dann hervor, wenn der Veranstalter des Konkurrenzunternehmens nicht bloß die Erteilung der staatlichen Konzession, sondern, wie in den bisher in Frage gekommenen Fällen dieser Art vorlag, die Hergabe einer Staatsstraße zu seiner Anlage begehrt; und wenn in solchen Fällen die Straßenbauverwaltung regelmäßig von der Forderung einer besondern Gegenleistung für die Benutzung ihres Areals Abstand genommen, auf eine solche vielmehr in Rücksicht auf die Erhebung einer Konkurrenzgebühr verzichtet und sich im übrigen nur auf die reinen Ersatzforderungen für vermehrte Unterhaltung des Straßenkörpers, notwendige Straßenverbreiterungen u. s. w. beschränkt hat, so sind den betreffenden Unternehmern gegenüber gewiß die weitestgehenden Billigkeitsrücksichten zur Geltung gekommen.

Nicht unerwähnt kann ferner bleiben, daß von seiten der Stadtgemeinden in den Konzessionsverträgen, welche diese mit Straßenbahnunternehmern abgeschlossen haben, zumeist nicht nur besondere Gegenleistungen für die Benutzung der städtischen Straßen zur Bahnanlage, sondern auch ziemlich hohe Abgaben vom Ertrage des Unternehmens und sonstige weitgehende Zugeständnisse ausbedungen worden sind, für welche kein anderer Rechtsboden gefunden werden kann, als eben die Vertragsfreiheit der Gemeinden gegenüber den Unternehmern.

Was nun die in der vorliegenden Petition behandelte Frage nach der Spurweite elektrischer Straßenbahnwagen betrifft, so haben die Ministerien des Innern und der Finanzen angesichts der fortschreitenden Entwickelung des Straßenbahnwesens mit Hilfe der Elektrotechnik und der sich seit einigen Jahren geltend machenden Tendenz, die elektrischen Straßenbahnen über den Verkehrsbereich der großen Städte hinaus auf das platte Land auszudehnen und neue Verbindungen der verschiedenen Ortschaften unter einander zu schaffen, schon seit einiger Zeit die Vereinheitlichung der Spurweite solcher

Bahnen ins Auge gefaßt, um bei Zeiten die Grundlage für ein dem allgemeinen Verkehrsbedürfnisse wirklich nutzbringendes Straßenbahnnetz, welches sich mit der Zeit entwickeln wird, zu gewinnen. Hierbei haben sich die Ministerien schließlich im Principe für die Einmeterspur entschieden, da diese Spurweite die Benutzung der Landstraßen, ohne sie in allzugroßer Breite in Anspruch zu nehmen, auch bei schärferen Krümmungen gestattet, gleichzeitig aber die Möglichkeit der Verwendung von Betriebsmitteln mit verhältnismäßig großem Laderaume bietet, vor allem aber in den Industriegebieten die Überleitung von normalspurigen Güterwagen mittelst Truckgestellen (Rollböcken) auf solche Bahnen und endlich auch bei Anschlüssen an normalspurige Eisenbahnen (mit 1,435 m Spurweite) im Bedarfsfalle die Einführung in solche mittelst einer dritten Schiene zuläßt. In Betracht kamen hierbei auch die günstigen Erfahrungen, die bereits anderwärts bei Neben- und Kleinbahnen mit der Einmeterspur gemacht worden waren, sowie die Thatsache, daß diese Spur in Sachsen außerhalb der beiden großen Städte Dresden und Leipzig bei elektrischen Straßenbahnen bereits mehrfach Anwendung gefunden hatte, bez. für neue Projekte in Aussicht genommen war.

Da sich jedoch in Dresden und Leipzig bereits größere Straßenbahnnetze mit weiterer, sogar übernormaler Spur (in Dresden mit 1,450 m, in Leipzig mit 1,458 m Weite) entwickelt hatten, so war beabsichtigt, für diese beiden Orte es bei der einmal eingeführten Spurweite zu belassen und sie als für sich bestehende selbständige Verkehrsgebiete zu behandeln.

Ehe aber das Einmeterspursystem feste Form gewonnen hatte, war die Vereinheitlichung der Spurweiten in anderer Richtung, und zwar in der Absicht auf allmähliche Durchführung der reinen Normalspur angebahnt und es war mit Rücksicht hierauf dem Vertreter des Konsortiums, welches die neue Straßenbahngesellschaft „Leipziger Außenbahnen“ im Anschlusse an die Große Leipziger Straßenbahn ins Leben rufen wollte und Vorortlinien nach Gautzsch, Wahren-Lützschena, Leutzsch-Gundorf u. s. w. geplant hatte, als Konzessionsbedingung u. a. hingestellt worden, daß die neuen Außenlinien so einzurichten seien, daß genau normalspurige Betriebsmittel auf ihnen mit voller Sicherheit verkehren können, aber auch andererseits ein Übergang der Außenbahnwagen auf die Innenlinien möglich sei; daß ferner die Außenbahnen sich, falls sie nicht schon jetzt in genau normaler Spur angelegt werden sollten, der von der Aufsichtsbehörde ins Auge gefaßten allmählichen Regulierung der Leipziger Innenlinien auf das normale Maß seiner Zeit anzuschließen haben würden. Nähere Vorschriften über die technische Ausführung dieser Bedingung sollten vorbehalten bleiben. Hierbei war besonders an eine Einrichtung der Wagen der Außenbahn (mit verstellbaren Achsen) gedacht, vermöge deren diese auf die Innenlinien übergehen könnten, wenn die Außenbahnen sofort in normaler Spurweite hergestellt würden; es sollte also gerade das, was der Petent mit seiner Petition bezweckt, erreicht werden.

Weiterhin ist nun zwar eine andere Vorschrift nicht erlassen, aber in Anbetracht der Bedenken und Schwierigkeiten, welche der Durchführung der

reinen Normalspur entgegenstehen, auf die Anwendung der Einmeterspur im Wege mündlicher Verständigung hingewiesen worden, mit der Absicht, für die von der Unternehmung ins Auge gefaßten größeren Außenbahnanlagen, die sich bis Zwenkau und Markranstädt erstrecken sollten, sogleich die geeignete technische Grundlage zu geben. Was nun vom Standpunkte der Unternehmung gegen die Einmeterspur einzuwenden ist, richtet sich in gleicher Weise gegen die rein normale und überhaupt gegen jede von der besondern Leipziger Spur abweichende Spurweite.

Einer Ausdehnung solcher durch Zufälligkeiten im frühern Pferdebahnbetriebe entstandenen außergewöhnlichen Spuren, allzuweit über das Stadtgebiet hinaus, möchte die Regierung nicht Vorschub leisten.

Sie wird aber dem Antrage des Konsortiums für die Leipziger Außenbahnen, es für Leipzig und die damit zu verbindenden Vororte überhaupt bei der jetzigen übernormalen Spurweite dauernd zu belassen, wenigstens insoweit Rechnung tragen, als sie für das nächste, noch näher zu begrenzende Interessengebiet von Leipzig — und in dieses werden voraussichtlich auch die Vororte Oetzsch und Gautzsch fallen — unter gewissen die Mitbenutzung der neuen Strecken für von außenher anschließende Bahnen mit engerer Spur betreffenden Vorbehalten die Anwendung der Leipziger Spur noch zulassen wird. Hierdurch dürfte aber zugleich die vorliegende Petition ihre Erledigung finden.

Was endlich die in den Kammerverhandlungen laut gewordenen Klagen über den Geschäftsgang bei Konzessionserteilungen anlangt, so vermögen die Ministerien solchen eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen. Bei der sorgfältigen Prüfung und Erörterung aber, deren neue Straßenprojekte von den verschiedensten Gesichtspunkten aus bedürfen und der großen Zahl von Behörden und Verwaltungsstellen, die hierbei mit ihrem Gutachten zu hören sind — Kreishauptmannschaften, Amtshauptmannschaften, Staatseisenbahnverwaltung, Straßenbauverwaltung, Regierungskommissar für elektrische Bahnen — und die jede für sich Unterlagen für die Entschließung der beiden Ministerien zu liefern haben, vergeht notwendigerweise ein größerer Zeitraum, bis alle Stadien der Projektsbehandlung bis zur Konzessionserteilung zunächst für die Vorarbeiten und später für die Ausführung der Anlage selbst durchlaufen sind. Die Ministerien werden sich aber angelegen sein lassen, in dieser Hinsicht auf eine Vereinfachung des Geschäftsganges hinzuwirken. Hierzu wird sich bei der für später ins Auge gefaßten allgemeinen Regelung verschiedener das Straßenbahnwesen betreffender Fragen auch Gelegenheit bieten."

Hierauf ist in der Deputationssitzung am 2. Mai 1898 in Gegenwart der erschienenen Vertreter der Staatsregierung über die Angelegenheit in derselben Ordnung des Stoffes wie sie in den vorstehenden Abschnitten gegeben ist, weiter verhandelt und folgendes besprochen bez. beschlossen worden.

Zu 1. Konzession betr. Diese Frage erfährt in Abs. 1 und 2 des obigen Schreibens eine sehr ausführliche Erörterung, mit

der die Deputation sich einverstanden erklärte. Allerdings kann das in Anspruch genommene Hoheitsrecht nicht auf einen bestimmten Akt der Gesetzgebung zurückgeführt werden, allein die gesamte Rechtsentwickelung in Deutschland auf diesem Gebiete führt nach Ansicht der Deputation zu dem Standpunkte, den die Staatsregierung einnimmt.

Zu 1a. Gebühren betr. Wie man aus der oben abgedruckten Erklärung (Abs. 3 bis mit 7) in Verbindung mit der nachstehend ersichtlichen weitern Erklärung ersieht, erhebt die Staatsregierung von Straßenbahnen zweierlei Gebühren, nämlich einmal die Konkurrenzgebühr, welche bestimmt ist, den der Staatsbahn entstehenden Verlust auszugleichen, das andere Mal ein Bezeigungsgeld für die Benutzung von fiskalischen Straßen.

Die Deputation ist der Meinung, daß auch in dieser Beziehung der rechtliche Standpunkt der Regierung nicht anzufechten ist; muß man zugeben, daß ein staatlicher Verleihungsakt für die Straßenbahnen notwendig ist, so wird man auch daraus folgern müssen, daß derselbe an Bedingungen, wie die hier in Rede stehenden, geknüpft werden darf.

Darüber, daß die Staatsregierung nicht beabsichtigt, diese Konkurrenzgebühr zu einer Einnahmequelle großer Summen zu machen, sondern, daß dieselbe sich dabei mit ihren Forderungen in mäßigen Grenzen bewegt, giebt das in obiger Erklärung angeführte Beispiel Schedewitz-Wilkau (Abs. 4) genügend Auskunft, außerdem wurde hier auch noch mündlich hinzugefügt, daß bei der Festsetzung der Konkurrenzgebühr nicht die Bruttoeinnahme, sondern der Nettoertrag der betreffenden Bahn zu Grunde gelegt und nur hiervon ein entsprechender Teil beansprucht werde, so daß die Deputation mit alledem nur einverstanden sein kann.

Auf Befragen, ob die rein örtlichen Straßenbahnen auch zur Konkurrenzgebühr herangezogen werden würden, erklärten die Regierungskommissare:

„In der Regel wird eine Konkurrenzgebühr für Straßenbahnen, welche innerhalb der städtischen Gemeinden liegen und nicht über deren Flur hinausgehen, nicht erhoben werden, nur für ganz besondere Fälle muß die Regierung sich dies vorbehalten.

Wo eine Konkurrenz mit einer Staatsbahnlinie nicht besteht, wird keine solche Gebühr ausbedungen. Wenn die Konkurrenzgebühr nicht erhoben wird, so wird eine mäßige Gebühr für Überlassung der fiskalischen Straße als Bezeigungsgeld erhoben."

Hieraus erhellt, daß die Staatsregierung sich nur für den Fall, daß eine innerhalb der städtischen Gemeinde liegende Straßenbahn den Staatseisenbahnen Konkurrenz mache, z. B. dadurch, daß sie über die ursprünglichen Grenzen hinanswachse, sich vergrößern wolle, besondere Entschließung betreffs der Konkurrenzgebühr vorbehält, sowie, daß sie unter Bezeigungsgeld für Benutzung fiskalischer Straßen nur eine ganz geringe Gebühr verstanden wissen will; auch hiergegen hat die Deputation Einwendungen nicht zu erheben, muß vielmehr die Absichten der Regierung als berechtigte und sachgemäße anerkennen.

Zu 1b. Erwerbung betr.

Die Deputation warf bei ihren Beratungen zu 1b die Frage auf, ob und unter welchen Bedingungen der Staat bei Erteilung der Konzession sich die Erwerbung des Bahnunternehmens vorbehalten könne. Die Vertreter der Staatsregierung überreichten zur Beantwortung dieser Frage die Abschrift einer Verordnung der Ministerien des Innern und der Finanzen an die Kreishauptmannschaft Leipzig, welche unter 3 bis mit 6 folgendermaßen lautet:

„3. Im Falle des Erlöschens der Konzession durch Zeitablauf oder Zurücknahme (Verwirkung) hat der Staat das Recht des Erwerbes des Unternehmens einschließlich aller dazu gehörigen, demselben unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen (Grundstücke, Kraftstationen, elektrischen Leitungen, Gestänge, Geleise, bewegliche Betriebsmittel u. s. w.) und Rechte, besonders auch des Rechtes auf Strombezug — welches für das Unternehmen, als solches, mithin auch für den etwaigen Besitznachfolger, gesichert werden muß —, gegen Entschädigung des Zeitwertes dieser Gegenstände.

4. Hat sich das Unternehmen 10 Jahre lang im Betriebe befunden, so kann der Staat, nach mit halbjähriger Frist vorausgegangener Ankündigung, ebenfalls den Erwerb des gesamten Unternehmens beanspruchen. Als Entschädigung ist in diesem Falle zu gewähren der nach den Grundsätzen des Rentenkaufes unter Zugrundelegung eines Zinsfußes von 3½ % zu ermittelnde Kaufwert einer vom Zeitpunkte des Erwerbes bis zum Ende der Konzessionsdauer laufenden Rente, die dem durchschnittlichen Reinertrage der letzten 3 Betriebsjahre entspricht, für welche ein Abschluß vorliegt, dafern aber der so ermittelte Erwerbspreis niedriger ist als der Zeitwert der

Bestandteile und Zubehörungen des Unternehmens, der Zeitwert dieser Gegenstände, wie im Falle unter 3.

Reinertrag im Sinne dieser Bestimmung ist die Differenz zwischen der Bruttoeinnahme und dem Betriebsaufwande, einschließlich der Unterhaltungs- und Erneuerungskosten sowie der Staatsabgabe, jedoch ausschließlich der Schuldzinsen.

5. Die zur Zeit des Erwerbes vorhandenen Betriebs-, Reserve- und Erneuerungsfonds verbleiben in beiden Fälle unter 3 und 4 dem Unternehmer.

6. In Ansehung des zur Ermittelung der Entschädigung nach Punkt 3 und 4 einzuschlagenden Verfahrens bleiben besondere Bestimmungen vorbehalten."

Wenn nach Punkt 4 die Erwerbung schon nach Ablauf von 10 Jahren möglich sein soll, so wurde an die Kürze der Frist in der Deputation die Befürchtung geknüpft, daß dies die Beschaffung der erforderlichen Kapitalien erschweren könnte. Die Befürchtung wurde aber zerstreut durch die folgende Erklärung der Kommissare:

„Die Erwerbung aus rein finanziellen Gründen, d. h. weil es sich bloß um eine besonders rentable Bahn oder Strecke handle, liege der Regierung fern, sie werde von der Erwerbungsbefugnis nur Gebrauch machen, wenn lokale oder allgemeine Interessen in zweckmäßiger Weise nicht anders befriedigt werden könnten, vielleicht auch dann, wenn sich erst hinterher herausstelle, daß die Konkurrenzgebühr irrtümlich zu niedrig bemessen sei."

Auf weitere Anfrage aus der Mitte der Deputation wurde seitens der Kommissare noch mitgeteilt, daß die Regierung sich die Erwerbung von Straßenbahnunternehmungen innerhalb der 5 großen Städte (Dresden, Leipzig, Chemnitz, Plauen und Zwickau) nicht vorbehalte.

Was die Ermittelung der im Falle der Erwerbung vor Ablauf der Konzessionsdauer zu gewährenden Entschädigung betrifft, so ist das Nähere hierüber aus dem oben abgedruckten Punkt 4 zu ersehen.

Der Deputation wollte es scheinen, daß die Anwendung der Grundsätze des Rentenkaufes doch nicht genügend Rücksicht auf den künftigen, voraussichtlich sich steigernden Gewinn von dem Zeitpunkte der Erwerbung bis zum Ablaufe der Konzessionsdauer nehme. Es ist ihr bekannt geworden, daß angestellte Berechnungen

zu dem auffallenden Ergebnisse geführt haben, daß selbst bei Annahme einer günstigen Rente schon nach sehr kurzer Zeit der Rentenkaufswert geringer sei als der Sach- oder Zeitwert.

Da die Deputation hierin eine Unbilligkeit gegen solche, welche ihr Kapital zu dem Unternehmen hergegeben haben, erblicken zu müssen glaubt und auch darin ein Hemmnis für die Zuführung des zu Straßenbahnunternehmungen nötigen Geldes befürchtet, sprach sie den Regierungsvertretern den Wunsch aus, daß doch in Zukunft eine Berechnungsart für die Entschädigung in Anwendung gebracht werde, welche eine angemessene Berücksichtigung des zukünftigen Gewinnes ermögliche. Einer der Vertreter des Finanzministeriums gab darauf die Erklärung ab, die Regierung sei bereit, in Erwägung zu ziehen, ob und in welcher Weise bei der Berechnung der Entschädigung im Falle des Erwerbs Rücksicht auf den zukünftigen Gewinn des Unternehmens zu nehmen sei.

Diese Erklärung erschien der Deputation, insofern sie auch die Frage des „ob" noch offen läßt, nicht ganz bestimmt genug zu sein, sie nimmt deshalb Veranlassung, der Kammer am Schlusse dieses Berichts einen auf die Modalität der Berechnung der Entschädigung sich beziehenden Antrag vorzuschlagen.

Zu 2, Bedürfnisfrage betr., äußerten sich die Regierungsvertreter folgendermaßen:

„Das Bedürfnis nach Errichtung von Straßenbahnen zu prüfen, müsse sich die Regierung für jeden einzelnen Fall vorbehalten; sei einmal eine Bahn angelegt, so gewöhne sich die Bevölkerung daran und rechne bei ihren wirtschaftlichen Unternehmungen darauf; könne sich dann das Unternehmen wegen Mangel an Rentabilität nicht halten, so würde die Regierung zum Nachteile des Landes nach Befinden eintreten müssen. Zu hohe Anforderungen in betreff der Bedürfnisfrage würden nicht gestellt; wenn es irgend wahrscheinlich sei, daß ein genügender Verkehr sich entwickeln werde, würde die Konzession erteilt. Ein besonderer Gesichtspunkt werde auch der sein, daß es sich um Verkehrsbedürfnisse handele, welche die Lokomotivbahn zu befriedigen nicht im stande ist."

Wenngleich die Deputation früher einen von vorstehender Erklärung etwas abweichenden Standpunkt als möglich hingestellt hat,

so muß sie doch nunmehr, in Anerkennung der von der Staatsregierung vorgebrachten Gründe, das Verfahren derselben billigen, um so mehr als sie sich doch der Befürchtung nicht entziehen kann, daß infolge nicht genügender Berücksichtigung der Bedürfnisfrage bei zu erteilenden Konzessionen für Straßenbahnen wohl Unternehmungen entstehen könnten, die sich später als notleidende erweisen würden, deren Betriebseinstellung aber, nachdem die Gegend einmal ihre wirtschaftlichen Einrichtungen daraufhin getroffen hat, in manchen Fällen nicht ohne weiteres möglich sein wird. Ferner kann auch die Versicherung der Kommissare, daß man bei Beurteilung der Bedürfnisfrage zu hohe Anforderungen nicht stellen, sondern schon bei der Wahrscheinlichkeit eines genügenden Verkehrs und unter Berücksichtigung des Gesichtspunktes, daß es sich um Verkehrsbedürfnisse handle, welche durch die Lokomotivbahnen nicht befriedigt werden könnten, die Konzession erteilen werde, mit Befriedigung aufgenommen werden.

Zu 3, Benutzung fiskalischer Straßen betr., erklären die Kommissare:

„In betreff der Überlassung fiskalischer Straßen zu Straßenbahnen verhalte sich die Regierung entgegenkommend, selbstverständlich sei es, daß die Unternehmer die erforderlichen Herstellungen auf ihre Kosten vornehmen."

Hierbei konnte die Deputation zwar Beruhigung fassen, da es nur selbstverständlich erscheint, daß die durch Anlage einer Straßenbahn auf einer fiskalischen Straße sich notwendig machenden baulichen Veränderungen, wie z. B. Verbreiterung der Straßenkrone, Verlegung ungünstiger Straßenstrecken, besondere Befestigung der Fahrbahn zwischen und neben den Geleisen &c. nicht dem Staatsfiskus angesonnen werden können, sondern von den Unternehmern der Straßenbahn zu tragen sind, sie will aber auch nicht unterlassen, dem bereits früher bei einer ähnlichen Sache geäußerten Wunsche, daß man betreffs dieser baulichen Herstellungen nicht zu hohe Anforderungen, die geeignet seien, die Rentabilität einer Straßenbahn schon von vornherein in Frage zu stellen, machen wolle, hier nochmals Ausdruck zu geben.

Zu 4, Spurweite betr. In der schon mehrfach erwähnten schriftlichen Erklärung verbreitet sich die Staatsregierung des weitern

über die Spurweite bei Straßenbahnen, im allgemeinen sowohl als auch in Hinsicht auf die vorliegende Petition.

Die Deputation kann zu alledem, was hier über Spurweiten im allgemeinen und über die Einmeterspur gesagt ist, nur ihre Zustimmung ausdrücken, sie ist vollkommen damit einverstanden, daß man den Straßenbahnen eine große Zukunft beimißt, daß dieselben bestimmt sind, über den Verkehrsbereich der großen Städte hinaus die verschiedenen Ortschaften des platten Landes zu verbinden und daß dadurch ein Straßenbahnnetz entstehen wird, für welches die Vereinheitlichung der Spur von größter Bedeutung ist. Die Deputation verkennt ferner auch nicht den großen Nutzen und die wirtschaftliche Bedeutung einer einheitlichen Spurweite, ob aber gerade nur die Einmeterspur die richtige ist, darüber will sie sich kein Urteil anmaßen. Trotz alledem aber begrüßt sie es doch mit Freuden, daß die Staatsregierung sich entschlossen hat, für Dresden und Leipzig die daselbst durch Zufälligkeiten entstandenen abnormen Spurweiten bestehen zu lassen und auf diese innerhalb der Interessensphären der betreffenden Orte Rücksicht zu nehmen, da auch nach ihrer Ansicht diese Städte und die in deren Interessenkreis fallenden Vororte besondere für sich bestehende Verkehrsgebiete bilden.

Da nun eine Anzahl von Straßenbahnen bereits die Einmeterspur besitzt und die Staatsregierung betreffs der anderen, welche hierin noch abweichen, gegebenenfalls Erwägungen, wie sie es in Leipzig gethan hat, eintreten lassen will, so glaubte die Deputation auch hierbei Beruhigung fassen zu sollen.

In Hinsicht auf das in der vorangegebenen Erklärung von der Staatsregierung speciell mit Rücksicht auf die vorliegende Petition Gesagte konnte aber weiter die Deputation auch die Petition für erledigt zu erklären vorschlagen, wie sie das am Schlusse des Berichtes thut.

Endlich hatte sich zu 5 die Deputation noch mit der Frage einer allgemeinen Regelung des Straßenbahnwesens, das heißt der Aufstellung allgemeiner Normen über dasselbe im Wege der Verordnung oder der Gesetzgebung zu beschäftigen. Sie hat dabei zunächst erwogen, ob es sich etwa empfehle, mit dem Erlasse eines dem bekannten preußischen Kleinbahnengesetze nachgebildeten Gesetzes vorzugehen, ist aber zu einem ablehnenden Ergebnisse gelangt und

zwar namentlich deshalb, weil für Sachsen ein wesentlicher Gegenstand eines solchen Gesetzes, nämlich die Anlage von Kleinbahnen mit Lokomotivbetrieb — Schmalspurnebenbahnen — dadurch weggefallen ist, daß der Staat den Bau dieser Bahnen selbst in die Hand genommen hat.

Immerhin lassen sich auch bezüglich des Straßenbahnwesens Punkte denken, welche sich zu einer allgemeinen Regelung eignen würden, z. B. die Aufstellung einer allgemeinen Betriebsordnung, die Regelung der Zuständigkeit zwischen Landes- und Ortspolizei gegenüber den Straßenbahnunternehmungen, die Verpflichtung zur Duldung des Anschlusses verschiedener Straßenbahnen, ferner das Rechtsverhältnis zu den Eigentümern der Wege und den Wegeunterhaltungspflichtigen 2c., von welchen Punkten der letztere wenigstens sogar der gesetzlichen Regelung bedürfen würde.

Die Deputation stimmt aber mit der Staatsregierung darin überein, daß gegenwärtig der Zeitpunkt für den Erlaß solcher allgemeiner Normen noch nicht gekommen ist. Das Straßenbahnwesen ist zur Zeit noch so in der Entwickelung begriffen, daß es sich dringend empfiehlt, weitere Erfahrungen abzuwarten.

Hiernach beantragt die Deputation,

die Kammer wolle beschließen:

a) die Petition durch die Regierungsäußerungen für erledigt zu erklären;
b) die Staatsregierung zu ersuchen, darauf Bedacht zu nehmen, daß, im Falle der Erwerbung einer Straßenbahn vor Ablauf der Konzessionsdauer durch den Staat, für die zu leistende Entschädigung eine Berechnungsart in Anwendung gebracht werde, welche eine angemessene Berücksichtigung des zukünftigen Gewinnes ermöglicht.

Im Plenum der Zweiten Kammer ist den Deputationsanträgen entsprechend beschlossen worden; in der ersten Kammer ist die Petition nicht mehr zur Verhandlung gekommen. (Vergl. übrigens hierzu §§ 40, 41.)

Die im königl. Kommissariate für elektrische Bahnen bearbeitete Statistik der elektrischen Bahnen in Sachsen verzeichnet für das Betriebsjahr 1899 wiederum ein erhebliches Anwachsen der Verkehrsziffern, sowie eine beträchtliche Zunahme der elektrischen

Betriebsmittel. Außerdem sind zu den bisher betriebenen Bahnen, von dem Ausbau der Stadtnetze abgesehen, die Lößnitzbahn, die Bahn nach dem Weißen Hirsch und Bühlau, sowie die Meißner Straßenbahn und mit Schluß des Jahres die Niedersedlitz—Leuben—Laubegaster Straßenbahn hinzugekommen. Über die Verkehrsdaten giebt nachstehende Tabelle Aufschluß, wonach im Jahre 1899 folgende Verhältnisse bestanden:

Betriebsunternehmungen	Streckenlängen in km	Motorwagen-kilometer	Anzahl der beförderten Personen	Anzahl der	
				Motor-wagen	Anhänge-wagen
Dresdner Straßenbahn (einschließlich der rund 8 km langen staatl. Lößnitzbahn)	46,638	5 397 133	25 422 758	219	81
Deutsche Straßenbahngesellschaft in Dresden	29,000	4 142 255	16 351 789	130	43
Große Leipziger Straßenbahn	53,196	10 475 947	42 182 543	171	60
Leipziger elektr. Straßenbahn	52,914	5 752 424	17 763 102	110	50
Allg. Lokal- u. Straßenbahngesellschaft Chemnitz . . .	23,700	2 287 274	8 574 966	60	47
Zwickauer Straßenbahnaktiengesellschaft	5,960	614 216	1 785 887	16	2
Sächsische Straßenbahngesellschaft Plauen i. V.	4,863	361 336	1 334 766	15	—
Schandauer elektr. Straßenbahn.	8,300	116 377	124 611	6	6
Meißner Straßenbahn	4,655	6 688	51 958	4	—
Zusammen 1899	229,226	29 153 660	113 592 390	731	289
Zusammen 1898	177,457	24 391 502	90 576 266	591	238

Bei diesem Verkehre sind auf eine Million Motorwagenkilometer, also auf 3,9 Millionen beförderte Personen, wie im Vorjahre, 4,2 Verletzungen von Personen vorgekommen. Die schweren Verletzungen einschließlich derjenigen mit tödlichem Ausgange betrugen, auf die gleiche Anzahl von Motorwagenkilometer bezogen, 2,35 gegenüber 2,85 im Jahre 1898. Im ganzen sind 1899 70 Personen schwer bez. tödlich verletzt worden und 22 hiervon gestorben.

Insofern man die statistischen Unfallsangaben zur Beurteilung des Sicherheitsstandes der Bahnen benutzen will, erscheint es zweckmäßiger, die Ziffern der schweren und tödlichen Verletzungen zusammenzufassen, da die Gesamtsumme beider insofern ein richtigeres Bild von dem Gefahrmaße giebt, als der tödliche oder nicht tödliche Ausgang einer schweren Verletzung von Zufälligkeiten abhängen kann, die zu dem Maße der Betriebsgefahr nicht in näherer Beziehung stehen und daher bei gleicher Höhe derselben sehr schwanken können. So hat, wie vorstehend angegeben, von 1898 zu 1899 eine relative Abnahme der schweren und tödlichen Verletzungen, jedoch eine Zunahme letzterer allein, stattgefunden. Dabei haben die tödlichen Verunglückungen aber noch nicht die Hälfte des relativen Maßes von 1896 erreicht. Von allgemeinerm Interesse sind auch verschiedene technische Vervollkommnungen, darunter die Ausbildung besonderer, dreifacher Bremsung für die Bergbahn nach dem Weißen Hirsch, ferner die Einführung elektrischer Wagenheizung auf dieser und der staatlichen Lößnitzbahn, sowie die Vorkehrungen zur erfolgreichen Beseitigung des Säuregeruches in Akkumulatorenwagen. Die seiner Zeit auf Anregung des Regierungskommissars für elektrische Bahnen zuerst in Dresden angewendete und zur Durchführung gebrachte durchgehende magnetische Bremse ist auch auf anderen elektrischen Bahnen Sachsens zu fortschreitender Einführung gelangt, wie das Princip dieser Bremse selbst sich gleicherweise in außersächsischen elektrischen Bahnbetrieben mehr und mehr einführt.

§ 34. Fortsetzung.

Nach dieser allgemeinen Skizzierung der Rechtslage bezüglich der insbesondere elektrischen Straßenbahnen ist im weitern Verlaufe der Darstellung auf eine Reihe von Einzelheiten einzugehen. Mit Verordnung vom 29. Dezember 1892 (S. W.Bl. 1893 S. 32) hat sich das Ministerium des Innern schon über die rechtliche Beurteilung der elektrischen Straßenbahnen, wie folgt, ausgesprochen:

An verschiedenen Orten des Landes wird gegenwärtig von Privatunternehmern die Anlegung elektrischer Straßenbahnen geplant, die teils den innern Verkehr des einzelnen Orts, teils aber auch die Verbindung dieses Orts mit einem oder mehreren Nachbarorten vermitteln sollen.

Nach der übereinstimmenden Auffassung der Ministerien des Innern und der Finanzen unterstehen die mit elementarer Kraft betriebenen Eisenbahnen der Allerhöchsten Verordnung vom 26. Juni 1851 (s. § 35) und bedürfen daher der Genehmigung der obersten Staatsbehörden.

Wenn einerseits den Landesbehörden die möglichste Förderung und Erleichterung solcher Unternehmungen zur Hebung der öffentlichen Wohlfahrt anzuempfehlen ist, so läßt andererseits das dabei in Betracht kommende staatliche Interesse und die Fürsorge für Sicherheit der Personen und des Eigentums eine besondere Beaufsichtigung jener Unternehmungen als geboten erscheinen.

Die Amtshauptmannschaften und Stadträte in Städten mit der revidierten Städteordnung sind daher angewiesen, jeden Antrag auf Genehmigung einer mit elementarer Kraft zu betreibenden Eisenbahn behufs der weiteren Entschließung zunächst zur Kenntnis des Ministeriums des Innern zu bringen, welches alsdann diejenigen Unterlagen bezeichnen wird, die nach der Verordnung vom 30. September 1872, die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privateisenbahnen betr. (s. § 36) vor Beginn des Bahnbaues oder einzelner Teile desselben bei dem Ministerium des Innern im gegebenen Falle zur Prüfung und Feststellung einzureichen sind.

In Verfolg des hier ausgesprochenen Grundsatzes hat sich das Ministerium des Innern in einem Falle dahin geäußert, daß durch die von dem Stadtrate in . . . . einer Elektricitätsgesellschaft zum Zwecke des Baues elektrischer Straßenbahnen gestellten Bedingungen denjenigen Rechten nicht vorgegriffen werden dürfe, welche die Staatsregierung bei künftiger Erteilung der ihr zustehenden Genehmigung zum Baue und Betriebe der fraglichen elektrischen Straßenbahn sich auszubedingen für nötig finden sollte. — Ferner hat dasselbe Ministerium einem Stadtrate folgendes zu erkennen gegeben: „Gegenüber der Fassung des mit vorgelegten Vertragsentwurfs und der diesem angefügten allgemeinen Bedingungen ist der Stadtrat in . . . . zunächst im allgemeinen darauf hinzuweisen, daß die Entschließung darüber, ob der Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in einem Orte überhaupt gestattet wird, ausschließlich den Ministerien der Finanzen und des Innern zusteht, die Feststellung der Konzessionsbedingungen aber ausschließlich Sache des Ministeriums des Innern ist, an welches der Stadtrat lediglich die in seinem Interesse erforderlich scheinenden Anträge zu stellen hat."

Daß andererseits die Sächsische Staatsregierung mit der Autonomie der Städte sehr vorsichtig umgeht, mag die nachstehende Verordnung des Ministeriums des Innern vom 7. Oktober 1897

(Fisch. Ztschr. S. 51) erkennen lassen, in welcher besonders der Frage näher getreten wird, inwieweit es zur Anlage einer **elektrischen Straßenbahn auf Stadtgebiet des Einverständnisses der beteiligten Gemeindeverwaltung bedarf.** Es heißt in der Verordnung:

Die Ministerien des Innern und der Finanzen haben dasjenige in Erwägung gezogen, was in betreff der Einführung der projektierten elektrischen Eisenbahn von H. nach L. in das Innere der Stadt L. vom Stadtrate zu L. berichtet und von den Bahnunternehmern beantragt worden ist.

Wenn die sächsische Regierung dem in Rede stehenden Projekte gegenüber sich im allgemeinen nicht ablehnend verhalten und dessen Verwirklichung ihrerseits auch, soviel an ihr lag, zu fördern gesucht hat, so ist ihm doch immer nur unter der den Unternehmern wiederholt erklärten Voraussetzung näher getreten worden, daß nicht von seiten der hierbei auf sächsischem Gebiete hauptsächlich beteiligten Stadt L. wesentliche Einwendungen dagegen erhoben wurden, und es ist auch zuletzt in den Verordnungen vom ...... die nähere Prüfung der von den Unternehmern eingereichten Unterlagen und die event. Konzessionserteilung zum Baue und Betriebe der Bahn ausdrücklich noch davon abhängig gemacht worden, daß zuvor über die Frage wegen Führung der Bahn durch das Stadtgebiet von L. und bez. wegen Mitbenutzung der dort bereits bestehenden Straßenbahnlinien zwischen den Unternehmern und dem Stadtrate zu L. sowie den L.er Straßenbahngesellschaften allenthalben Einigung erzielt würde. Eine solche Einigung ist aber bisher nicht zu stande gekommen und nach Lage der Verhältnisse auch bis auf weiteres nicht zu erwarten. Denn der Stadtrat zu L. hat nach längeren Verhandlungen und nach reiflicher Erwägung der ganzen Angelegenheit beschlossen, der Firma K. & Co. in B. die Genehmigung zum Baue und Betriebe einer elektrischen Straßenbahn innerhalb des L.er Stadtgebietes zu versagen.

Die Regierung hatte bei dieser Sachlage lediglich noch die Frage zu erwägen, ob dem Unternehmen ein allgemeines Landesinteresse oder sonstige Rücksichten auf das öffentliche Wohl in dem Maße zur Seite standen, daß es angezeigt und geboten gewesen wäre, gegen die ablehnende Entschließung des Stadtrats zu L. vom Standpunkte der staatlichen Oberaufsicht einzuschreiten.

Die Minister des Innern und der Finanzen haben diese Frage verneinen müssen, da an dem Zustandekommen des Bahnunternehmens, abgesehen von einem verschwindend kleinen Teile ländlicher Bevölkerung, auf sächsischer Seite nur Interessen der Stadt L. und ihrer Bewohner beteiligt sind, deren Wahrung aber zunächst Aufgabe der städtischen Verwaltungsorgane selbst ist und im vorliegenden Falle diesen auch überlassen bleiben muß. Überdies haben die Ministerien auch den Gründen, welche der Stadtrat für seine abfällige Entschließung anführt, zwar nicht allenthalben beitreten, doch andererseits auch nicht jedes Gewicht absprechen können. Die weitere Thätigkeit der Regierung zu Gunsten des Unternehmens konnte unter solchen Umständen über den Ver-

such einer Vermittelung zwischen den beiderseitigen Standpunkten nicht hinausgehen.

Ein solcher Versuch ist von seiten der beiden Ministerien nach Gehör der Unternehmer durch mündliche Verhandlung mit dem Stadtrate zu L. angestellt und hierbei u. a. ein Ausgleich in der Weise angestrebt worden, daß der Bahn der Weg in die Stadt wenigstens bis zum F.-Platze freigegeben würde, sie dort aber ihren Endpunkt fände. Der Stadtrat hat jedoch erklärt, auch bei dieser Beschränkung des Bahnprojektes seine Bedenken gegen Hineinführung der Bahn in die Stadt und die daraus entstehende Mehrbelastung städtischer Straßen und Plätze, namentlich im Hinblick auf die in Aussicht genommene Mitbeförderung von Güterwagen nicht fallen lassen zu können, sondern nur die Führung der Bahn durch das Stadtgebiet bis an die äußere H.-Straße zugestanden.

Bei dieser Stellung des Stadtrates zu dem vorliegenden Projekte vermögen die Ministerien Weiteres zu Gunsten der Unternehmer nicht zu thun, müssen vielmehr überlassen, die Anlagen nach Befinden auf das äußere Stadtgebiet von L. bis zur H.-Straße zu beschränken.

§ 35. Fortsetzung. **Die Ressortverhältnisse in Eisenbahnangelegenheiten.**

Von der allerhöchsten Verordnung vom 26. Juni 1851, die Ressortverhältnisse in Eisenbahn....angelegenheiten betr. (G. u. V.O.Bl. S. 285) kommen hier aus den maßgeblichen §§ 1—5 vornehmlich in Betracht:

I. Das Eisenbahnwesen betr.

§ 1. Von den das Eisenbahnwesen betreffenden Angelegenheiten gehört:

A. den Departements des Innern und der Finanzen gemeinschaftlich an:

a) die allgemeine Prüfung und Beurteilung aller Eisenbahnunternehmungen, gleichviel ob es sich um Ausführung derselben aus Staats- oder Privatmitteln handelt;

b) . . .;

c) die Genehmigung der Bahntarife und Fahrpläne der Privateisenbahnen.

§ 2. B. Dem Departement des Innern ausschließlich gehören an:

a) die Leitung der Verhandlungen über zwangsweise Abtretung des zu Eisenbahnen erforderlichen Grundeigentums und die Entscheidung aller darauf Bezug habenden Sachen, insoweit dabei nicht der Rechtsweg betreten wird, und zwar gleichmäßig bei Staats- und Privatbahnen;

b) die Erteilung von Konzessionen zur Anlegung und zum Betriebe von Privatbahnen;

c) die Erteilung von Korporationsrechten an Gesellschaften, welche den Bau oder Betrieb von Eisenbahnen zum Zwecke haben, die Bestätigung der

Gesellschaftsstatuten und die Leitung und Beaufsichtigung der die Gesellschaftsverhältnisse betreffenden Angelegenheiten;

d) die Handhabung des Schutzes der Adjazenten gegen Gefahren oder Beeinträchtigungen, welche aus der Anlage oder dem Betriebe der Bahn entstehen . . . und zwar sowohl bei Staats- als bei Privatbahnen, vorbehältlich der dabei rechtlicher Entscheidung anheimfallenden Gegenstände;

e) die Handhabung der allgemeinen Polizei — im Gegensatze der nachstehend § 3 aufgeführten bahn- und betriebspolizeilichen Gegenstände — bei dem Baue und Betriebe von Staats- und Privatbahnen. (Vergl. hierzu die nachfolgende Verordnung vom 15. Februar 1899.)

§ 3. C. Dem Departement der Finanzen ausschließlich gehören an:

a) die technische Leitung der Anlage von Staatsbahnen und von Privatbahnen, bei letzteren insoweit sie vermöge der Konzessionsbedingungen der Regierung vorbehalten ist;

b) die technische Beaufsichtigung der Anlage sowohl bei Staats- als Privatbahnen;

c) die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebs auf Staats- und Privatbahnen, bei letzteren mit der § 1 unter c, sowie vorstehend unter a gedachten Einschränkung (s. jedoch die nachstehende Verordnung vom 15. Februar 1899);

d) . . . .

§ 4. Die Erledigung der unter B aufgeführten Angelegenheiten erfolgt in dem für Verwaltungssachen überhaupt bestehenden[1], bez. hinsichtlich der Expropriationssachen durch das Gesetz vom 3. Juli 1835 geordneten Instanzenzuge.

§ 5. Für die unter C vorstehend gedachten Angelegenheiten unter a—d bilden:

a) die erste Instanz
   1. in allen die Staatseisenbahnen und den Betrieb der Staatsverwaltung auf Privatbahnen betreffenden Sachen die königlichen Eisenbahndirektionen (jetzt Geneneraldirektion der Staatseisenbahnen);
   2. in den die Privatbahnen, ausschließlich des Betriebs der Staatsverwaltung auf solchen, angehenden Angelegenheiten die Kreisdirektionen[2], und zwar bei den mehr als einen Verwaltungsbezirk

---

[1] Amtshauptmannschaft bez. Stadtrat in Städten mit rev. St.O. erste Instanz, Kreishauptmannschaft zweite (Rekurs-)Instanz. Beschwerden entscheidet das Ministerium des Innern. Gesetz vom 21. April 1873, die Organisation der Behörden für die innere Verwaltung betr. (G. u. V.O.Bl. S. 275) §§ 6, 11, 12, 23, 25, 27, 31 f., 33. Rev. St.O. vom 24. April 1873, §§ 100, 101, 132. (G. u. V.O.Bl. S. 295.)

[2] Jetzt Kreishauptmannschaften. Vergl. hierzu aber auch das demnächst in Kraft tretende Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege.

berührenden Bahnen diejenige, in deren Bezirke das Direktorium des Unternehmens seinen Sitz hat;

b) die zweite und oberste Instanz ohne Unterschied der Staats- und Privatbahnen das Finanzministerium.

Im Anschlusse hieran ist eine Verordnung der Ministerien des Innern und der Finanzen vom 15. Februar 1899 über die Zuständigkeit des Regierungskommissars — 51 III Ac — mitzuteilen:

Wie den Kreishauptmannschaften bereits früher — vergl. Verordnungen des Ministeriums des Innern vom 29. Dezember 1892 (s. S. 281) und vom 26. Mai 1894 (s. S. 295) — eröffnet worden ist, unterstehen auch die mit elektrischer oder einer andern elementaren Kraft betriebenen Straßenbahnen und sonstigen Eisenbahnen, auf welche die reichsrechtlichen Vorschriften für die Haupt- und bez. Nebeneisenbahnen Deutschlands nicht Anwendung finden, dem staatlichen Verleihungsrechte und der Oberaufsicht der Ministerien des Innern und der Finanzen nach Maßgabe der Verordnung über die Ressortverhältnisse in Eisenbahn- u. s. w. Angelegenheiten vom 26. Juni 1851 (s. S. 284). Zur Ausübung dieser Oberaufsicht ist von den Ministerien ein Regierungskommmissar und für diesen ein Stellvertreter bestellt und sind deren Namen den Kreishauptmannschaften seinerzeit bekannt gegeben worden.

Nachdem sich diese Einrichtung bewährt hat und nunmehr zu einer dauernden geworden ist, macht sich, um etwaige Zweifel und Meinungsverschiedenheiten über die Zuständigkeit jenes Beamten auszuschließen, eine nähere Bestimmung und Abgrenzung seines Wirkungskreises, insbesondere gegenüber den zur Ausübung der allgemeinen Orts- und Landespolizei bei der Anlage und dem Betriebe der betreffenden Eisenbahnen berufenen Behörden, erforderlich. Zu diesem Zwecke wird folgendes verordnet:

1. Die staatliche Oberaufsicht erstreckt sich auf die Erfüllung sämtlicher, dem Unternehmer auferlegten Konzessionsbedingungen sowie auf die in der angezogenen Ressortverordnung § 3 C bezeichneten Angelegenheiten.

2. Die Handhabung der allgemeinen Polizei in Bezug auf die Anlage und den Betrieb der Bahnen, insbesondere auch in den in § 2 B unter d bezeichneten Richtungen, steht den Ortspolizeibehörden und in 2. Instanz den Kreishauptmannschaften zu.

3. Der zur Ausübung der staatlichen Oberaufsicht berufene Regierungskommissar ist Organ beider Ministerien — des Ministeriums des Innern und des Finanzministeriums —; er hat daher nicht bloß die rein technischen und finanziellen Interessen des Staates wahrzunehmen, sondern die staatliche Oberaufsicht über den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb der Anlage überhaupt und in dem Umfange auszuüben, wie es die zweckentsprechende Durchführung des Unternehmens und die Fürsorge für die körperliche Sicherheit und die wirtschaftlichen Interessen der beteiligten Bevölkerung erfordern.

4. Der Regierungskommissar ist in Ausübung seiner, unter 3 bezeichneten Funktion ermächtigt, die Hilfe und die Mitwirkung der Orts- und Landespolizeibehörden, soweit es die Sachlage erheischt oder angemessen erscheinen läßt, in Anspruch zu nehmen, und die Polizeibehörden haben den diesbezüglichen Ersuchen des Regierungskommissars nach Möglichkeit zu entsprechen.

5. Die Orts- und die Landespolizeibehörden können innerhalb des ihnen nach Punkt 2 zustehenden Wirkungskreises Anordnungen, welche den baulichen Zustand der Anlage, die Konstruktion der Betriebsmittel oder die Art des Betriebes der Bahnen betreffen oder beeinflussen, insbesondere allgemeine Betriebs- oder Verkehrsordnungen, nicht ohne Zustimmung des Regierungskommissars erlassen.

6. Andererseits hat sich der Regierungskommissar bei Ausübung seiner Thätigkeit, soweit sie Verhältnisse der in § 2 B der Ressortverordnung vom 26. Juni 1851, insbesondere der daselbst unter d und e bezeichneten Art berührt, in entsprechender Fühlung mit den Behörden der innern Verwaltung zu halten und auch deren Interessen wahrzunehmen.

7. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Regierungskommissar und den Behörden der innern Verwaltung über die Ausführung dieser Dienstanweisung entscheiden die Ministerien des Innern und der Finanzen gemeinschaftlich.

§ 36. Fortsetzung. Die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privateisenbahnen.

Die Verordnung, die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privateisenbahnen betr., vom 30. September 1872 (G. u. V.O.Bl. S. 439) hat folgenden wesentlichen Inhalt:

Um Weiterungen vorzubeugen, welche aus der unvollständigen Vorbereitung angebrachter Eisenbahnkonzessionsgesuche, sowie aus der Vorlage unzureichender Unterlagen für die der Staatsregierung vorbehaltene technische Beaufsichtigung des Baues konzessionierter Eisenbahnanlagen zum öftern erwachsen sind, haben die Ministerien der Finanzen und des Innern für angemessen erachtet, die nachstehenden Bestimmungen über die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privateisenbahnen zur Nachachtung zu veröffentlichen:

A. Von den generellen Vorarbeiten.

§ 1. Die Erteilung der Konzession zum Baue einer Eisenbahn setzt die Anstellung und Vollendung der generellen Vorarbeiten für letztere voraus. Die Ergebnisse derselben sind daher dem Konzessionsgesuche beizufügen.

§ 2. Zur Anstellung der generellen Vorarbeiten bedarf es einer von dem Ministerium des Innern im Einverständnisse mit dem Finanzministerium zu erteilenden Erlaubnis.

§ 3. Den Gesuchen um Gestattung von generellen Vorarbeiten, welche direkt an das Ministerium des Innern zu richten sind, ist

a) eine nähere Beschreibung des Bahnzugs;
b) eine Darstellung desselben durch Einzeichnung in ein Exemplar der ältern Oberreit'schen oder der neuen Generalstabskarte des Königreichs Sachsen mittelst einer deutlich erkennbaren zinnoberroten Linie, sowie
c) ein Verzeichnis der Ortsfluren, welche von der Bahnlinie betroffen werden,

beizufügen.

§ 4. Die Genehmigung zur Anstellung genereller Vorarbeiten wird auf einen bestimmten Zeitraum beschränkt. Derselbe umfaßt in der Regel und, insoweit nicht besondere Verhältnisse (z. B. erhebliche Länge der Linie, Schwierigkeiten derselben u. s. w.) eine längere Zeit notwendig erscheinen lassen, 3 Monate. Verlängerungen der erteilten Frist werden nur gewährt werden, wenn die nicht rechtzeitige Vollendung und Einreichung der generellen Vorarbeiten durch Umstände herbeigeführt worden ist, deren Beseitigung oder Vermeidung nicht in der Hand der Unternehmer der Eisenbahn gelegen hat.

§ 5. Die mit der Ausführung der generellen Vorarbeiten beschäftigten Techniker haben sich vor Beginn der Arbeit bei der Verwaltungsbehörde der von der Anlage berührten Gemeindebezirke und bei Berührung fiskalischer Grundstücke — Domänen, Forsten u. s. w. — außerdem noch bei den Verwaltern derselben anzumelden.

(Die weiteren Bestimmungen dieses Paragraphen enthalten Vorschriften über die dem Eisenbahnunternehmer obliegende Ersatzpflicht für die Beschädigungen der Grundflächen, Feldfrüchte, Hölzer u. s. w. bei den Vorarbeiten und Forderung einer beim Finanzministerium zu hinterlegenden Kaution zur Sicherstellung der nötig werdenden Vergütungen.)

§ 6. Die Ergebnisse der generellen Vorarbeiten sind noch vor Ablauf der bestimmten Frist (§ 4) bei dem Finanzministerium zur technischen Prüfung einzureichen.

(Es folgt die Bezeichnung der einzureichenden Unterlagen, die sich aber insgesamt auf Dampfeisenbahnen mit selbständigem Bahnkörper beziehen.)

B. Von den speciellen Vorarbeiten.

§ 7. Nach erfolgter Konzessionserteilung für den Bau einer Eisenbahn sind die speciellen Vorarbeiten zu bewirken, welche nach ihrer Revision und Feststellung durch die Ministerien der Finanzen und des Innern die Grundlage für die Ausführung des Bahnbaus bilden.

§ 8. Die Ergebnisse der speciellen Vorarbeiten sind bei dem Ministerium des Innern einzureichen, welches sich wegen Prüfung und Feststellung mit dem Finanzministerium vernehmen wird.

Die zu diesem Behufe einzureichenden Unterlagen sind folgende:

1. Ein Grundriß der Bahnanlage in dem Maßstabe 1 : 2000 der natürlichen Größe in 3 Exemplaren, von denen ein Exemplar mit dem

Autorisations- und Prüfungsatteste der Ministerien der Finanzen und des Innern versehen an den Bahnunternehmer behufs des bei der betreffenden Straßenbaukommission (jetzt Amtshauptmannschaft) zu beantragenden Expropriationsverfahrens zurückgelangt.

Bezüglich des notwendigen Inhalts der topographischen Aufnahme s. d. V.O.

2. Ein Längenprofil der Bahnlinie, in der Regel auf dem Blatte der Grundrisse und in demselben Größenverhältnisse. (Im übrigen vergl. die V.O.)
3. Querprofile des Terrains mit dem eingetragenen Querprofile der Bahn, mindestens für die einzelnen Stationen in einem Exemplare. Längen und Höhen der Querprofile sind im Maßstabe von 1 : 200 der natürlichen Größe aufzutragen. (Vergl. weiter die V.O.)
4. Ein Verzeichnis der Neigungs- und Richtungsverhältnisse der Bahnlinie in je 2 Exemplaren.
5. Ein Flurverzeichnis in 3 Exemplaren, von denen das eine Exemplar nach den Amtshauptmannschaften zu trennen ist.
6. Eine Höhen- und Breitentabelle in 1 Exemplar.
7. Ein ausführlicher Erläuterungsbericht.

§ 9. Im Laufe des Bahnbaues und jedenfalls vor der Inangriffnahme des Baues der einzelnen Objekte sind bei dem Finanzministerium in doppelten Exemplaren zur Genehmigung einzureichen:

a) Normalzeichnungen im Grundrisse, Ansicht und Durchschnitte für die kleineren Kunstbauobjekte, als Schleußen, Brücken bis zu 10 m lichter Höhe und Weite; Wegbrücken aller Art im Maßstabe von 1 : 100—1 : 50 der natürlichen Größe.
b) Grund-, Auf- und Durchschnittsrisse und Ansichten über größere Brücken über 10 m Lichtweite und Lichthöhe und von mehr als einer Öffnung im Maßstabe 1 : 1000—1 : 200 der natürlichen Größe.
c) Details zu den Kunstbauten in dem Maßstabe 1 : 25—1 : 5 der natürlichen Größe.

   Zu a, b, c ein Kunstbautenverzeichnis.
d) Grundrisse der Stationen u. s. w. (s. d. V.O.)
e) Grundrisse der Hochbauten in den Stationen u. s. w. (s. d. V.O.)
f) Oberbaunormalien, und zwar:
   1. Das Querprofil der Schienen, die Verbindung der Schienenstöße u. s. w. (s. d. V.O.)
   2. Die Zeichnung des gelegten Oberbaus für einige Schienenlängen u. s. w. (s. d. V.O.)
   3. Die Zeichnung für die Ausweichevorrichtungen.
g) Betrifft Drehscheiben u. s. w. (s. d. V.O.)
h) Von sonstigen gedruckten Zeichnungsblättern ist ein Abdruck mit gehöriger Bezeichnung zu den Akten des Finanzministeriums einzureichen.

§ 10. Von etwaigen photographischen Aufnahmen einzelner Bauwerke ist ein Exemplar unentgeltlich dem Finanzministerium zur Verfügung zu stellen; ebenso sind auf ministerielle Anforderungen gegen Vergütung noch einige Exemplare einzusenden.

§ 11. Nach Vollendung des Baus ist neben einer Angabe der Kosten, nach den Titeln getrennt, sowie einer Darlegung des Finanzstandes des Unternehmens (emittierte Aktien und Prioritäten, Schulden u. s. w.) ein Verzeichnis der sämtlichen Bauobjekte räumlich geordnet als Grundlage einer Bau- und Unterhaltungsstatistik anzufertigen und einzureichen. Insbesondere ist ein Verzeichnis der verlegten Bahnschwellen und Schienen unter genauer Bezeichnung des Materials nach Strecken getrennt aufzustellen. Ebenso ist ein Verzeichnis der vorhandenen Transportmittel aufzustellen und einzureichen.

C. Allgemeine Vorschrift.

§ 12. Sämtliche Zeichnungen und Schriftstücke, deren Einreichung in dieser Verordnung vorgeschrieben wird, sind in Mappen oder eingebunden vorzulegen.

Die Pläne und Zeichnungen sind auf Leinewand gezogen in Dimensionen von 60 und 45 cm oder in der Größe des gewöhnlichen Schreibpapiers (20 und 30 cm) einzureichen.

Der Verordnung sind für die Angaben der Neigungs- und Richtungsverhältnisse, für das Flur- und das Kunstbautenverzeichnis, die Höhen- und Breitentabelle Schemata beigegeben, ebenso Erläuterungen für die Höhen- und Breitentabellen.

§ 37. Fortsetzung. **Das Verfahren vor und nach der Genehmigung von Straßenbahnprojekten.**

Über die Behandlung von Gesuchen um Erlaubniserteilung zu Eisenbahnvorarbeiten oder fertigen Straßenbahnprojekten bezüglich fiskalischer Straßen hat das Ministerium des Innern unterm 19. August 1898 verordnet:

„Es ist wiederholt zu bemerken gewesen, daß von Amtshauptmannschaften Gesuche um Erlaubniserteilung zu Eisenbahnvorarbeiten oder fertige Straßenbahnprojekte, wenn solche sich ausschließlich auf fiskalische Straßen erstreckten, unmittelbar dem Finanzministerium unterbreitet worden sind. Da derartige Angelegenheiten jedoch, soweit es sich um Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr unter Anwendung elementarer Betriebskraft handelt, zunächst vom allgemeinen volkswirtschaftlichen und eisenbahnpolitischen Standpunkte zu prüfen und in Gemäßheit der Verordnung über die Ressortverhältnisse in Eisenbahn- u. s. w. Angelegenheiten vom 26. Juni 1851 §§ 1, 2 zu behandeln sind, erst in zweiter Linie aber die Frage zu entscheiden ist, ob und unter welchen Be-

bingungen fiskalische Straßen zu solchen Anlagen mitbenutzt werden können, so sind die Amtshauptmannschaften anzuweisen, alle Angelegenheiten der bezeichneten Art, bevor darüber in weitere Erörterungen vom straßenfiskalischen oder straßenpolizeilichen Standpunkte eingetreten wird, im geordneten Instanzenwege zunächst dem Ministerium des Innern zur Entschließung vorzulegen, wobei es den Amtshauptmannschaften selbstverständlich unbenommen ist, sich über die betreffenden Projekte in Hinsicht sowohl auf die dadurch berührten volkswirtschaftlichen, wie auch auf die dabei in Frage kommenden straßenfiskalischen und straßenpolizeilichen Interessen gutachtlich zu äußern. In letzterer Beziehung wird dann das erforderliche weitere Einvernehmen mit dem Finanzministerium durch das Ministerium des Innern selbst bewirkt werden." (S. W.Bl. 1898 S. 207.)

Bezüglich des Planauslegungsverfahrens bei Errichtung von Straßenbahnen, der Zuständigkeit zur Entscheidung über erhobene Widersprüche und bei der Entscheidung maßgebende Gesichtspunkte hat das Ministerium des Innern unterm 20. Juli 1898 die nachersichtliche wichtige, im S. W.Bl. S. 186 abgedruckte Verordnung erlassen:

Das Ministerium des Innern hat, wie der Kreishauptmannschaft L. eröffnet wird, die ausschließliche Entscheidung über Widersprüche, welche im Planauslegungsverfahren oder sonst von Anliegern oder anderen Interessenten gegen die Herstellung einer Straßenbahnlinie überhaupt oder gegen die einer solchen zu gebende Richtung erhoben werden, für sich und, soweit an der Feststellung des Projektes ressortmäßig das Finanzministerium beteiligt ist, für dieses in Anspruch zu nehmen. Denn die Erteilung der Konzession zur Anlage und zum Betriebe einer dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahn unter Anwendung elementarer Kraft ist Ausfluß der Staatshoheit und steht, wie bereits in der Verordnung vom 29. Dezember 1892 (s. o. S. 281) ausgesprochen wurde, lediglich den obersten Staatsbehörden nach Maßgabe der Allerhöchsten Verordnung über die Ressortverhältnisse in Eisenbahn- u. s. w. Angelegenheiten vom 26. Juni 1851 zu. Diese Konzessionserteilung erfolgt aber nach der Verordnung, die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privatbahnen betr., vom 30. September 1872 (s. § 36) auf Grund eines von den Ministerien des Innern und der Finanzen zu prüfenden und festzustellenden, alle Einzelheiten der Anlage, insbesondere auch die Richtungslinie der Bahn umfassenden Projektes. Wenn nun vor endgültiger Genehmigung eines solchen Projektes das Ministerium des Innern im Einverständnisse mit dem Finanzministerium bei elektrischen Straßenbahnanlagen regelmäßig die öffentliche Auslegung der bezüglichen Pläne und die Absetzung eines gewissen Verfahrens vor der untern Verwaltungsbehörde anordnet, in welchem den Anliegern und anderen Beteiligten Gelegenheit geboten wird, ihre Wünsche und Interessen in Bezug auf die Art der Ausführung der Anlage geltend zu machen, so hat dies nicht die Bedeutung, daß die betreffenden Anträge und

Einwendungen zum Gegenstande instanzmäßiger Behandlung und Entscheidung, etwa wie bei genehmigungspflichtigen gewerblichen Anlagen nach § 16 ff. der Gewerbeordnung zu machen wären, sondern nur den Zweck, die Interessenten vor der Projektfeststellung zu hören, um alsdann nach Befinden deren berechtigten und erfüllbaren Wünschen Rechnung tragen zu können. In diesem Verfahren können daher die Unter- und Mittelbehörden zwar jede Wirksamkeit entfalten, um im Wege gütlicher Verhandlung sich widerstreitende Interessen der Anlieger und der Bahnunternehmer in Einklang zu bringen, sie können auch von amtswegen zum Schutze der Anlieger gegen die Nachteile und Gefahren aus der Bahnanlage und deren Betrieb geeignete Anordnungen treffen: nur darf durch die betreffenden Festsetzungen das Bahnprojekt im allgemeinen, und soweit es bereits im einzelnen von den Ministerien genehmigt worden ist, auch in der Art seiner Ausführung und des Betriebes nicht geändert und durch instanzmäßige Entscheidungen der Unter- und Mittelbehörden der Projektsfeststellung bei den Ministerien nicht vorgegriffen werden. Hieraus folgt, daß die Unter- und Mittelbehörden sich im Planauslegungsverfahren für elektrische Straßenbahnen der Entscheidung über Widersprüche gegen die Richtungslinie der Bahn ebenso zu enthalten haben, wie dies früher schon hinsichtlich solcher Widersprüche gegen Bahnanlagen im Enteignungsverfahren ausgesprochen worden ist (zu vergl. Verordnung des Ministeriums des Innern vom 29. Mai 1863, abgedruckt in der Zeitschrift für Rechtspflege und Verwaltung, Neue Folge, 26. Band, S. 182). Bezüglich derartiger Streitfälle ist daher lediglich das Verhandlungsergebnis mit entsprechendem gutachtlichen Berichte zur weitern ministeriellen Entschließung vorzutragen.

Was nun die hier zur Anzeige gebrachten Widersprüche des R. in L. gegen die Führung einer neuen Linie der elektrischen Straßenbahn durch die Schm.-Straße am Grundstücke des Genannten vorbei und des Sch. in L. gegen die Einlegung von Bahngeleisen auf der Nordseite der K.-Straße, anstatt, wie früher beabsichtigt war, auf der Mitte dieser Straße betrifft, so hat das Ministerium des Innern nach Einvernehmen mit dem Finanzministerium beschlossen, den erstern Widerspruch aus den vom Stadtrate zu L. in dessen Berichte vom 21. Februar d. Js. angeführten, für zutreffend zu erachtenden Gründen zu verwerfen, den zweiten Widerspruch dagegen für jetzt zwar, nachdem der Bau mit behördlicher Zustimmung bereits ausgeführt worden ist, auf sich beruhen zu lassen, ihm dagegen insoweit Beachtung zu schenken, daß der Bahngesellschaft hiermit auferlegt wird, für die Verlegung der betreffenden Geleise nach der Straßenmitte und für die damit etwa verbundenen Schleußenbefestigungsarbeiten ein genaues Projekt soweit rechtzeitig einzureichen, daß dann die Ausführung bei Gelegenheit der nächsten Straßenbefestigung oder Geleiserneuerung erfolgen kann. Maßgebend für diese Entscheidung ist die Erwägung, daß die von dem Rekurrenten gewünschte Mittellage der Geleise, welche auf beachtliche Gründe gestützt wird, ungeachtet der hiergegen von seiten des Stadtrates erhobenen Bedenken ausführbar erscheint und daß der hierdurch der Unternehmerin entstehende höhere Kostenaufwand wegen

Sicherung der Straßenschleuße allein noch nicht ausreichend ist, um berechtigte Anliegerinteressen beiseite zu setzen.

Über denselben Gegenstand spricht sich die gleiche Stelle in einer Verordnung vom 26. Juni 1899 (Fisch. Ztschr. 22. Bd. S. 346), wie folgt, aus:

Dem Stadtrate zu D. ist auf den anbei zurückfolgenden Bericht zu eröffnen, daß die Anordnung wegen öffentlicher Auslegung der Pläne für die Teilstrecke A.—W. der elektrischen Straßenbahnlinien N.—W. nicht zurückgezogen werden kann.

Welche Gründe für die Einführung des Planauslegungsverfahrens bei den der staatlichen Konzessionierung unterliegenden elektrischen Straßenbahnen maßgebend gewesen sind, ist in der Fischerschen Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung der Verwaltung, 20. Bd. S. 119—121, zutreffend dargelegt.

Diese Gründe sind bei dem Übergange vom tierischen Betriebe zum maschinellen Betriebe mit elementarer Kraft auf bereits bestehenden Straßenbahnen nicht minder gegeben, wie bei Anlegung neuer, mit elementarer Kraft zu betreibender Bahnen.

Denn die Anliegerinteressen und die Interessen des allgemeinen Straßenverkehrs, um deren Inschutznahme es sich bei dem Planauslegungsverfahren handelt, werden bei Straßenbahnen durch den Betrieb mit elementarer Kraft, insbesondere durch den elektrischen Betrieb in weit empfindlicherer Weise berührt, als durch den Betrieb mit tierischer Kraft.

Daß diese Interessen auch bei den städtischen Körperschaften vor Abschluß der Verträge mit den Straßenbahngesellschaften in Betracht gezogen und nicht unberücksichtigt gelassen worden sind, soll nicht bezweifelt werden, ebensowenig, daß den Anliegern bereits in diesem Stadium der Angelegenheit die Füglichkeit gegeben war, ihre Interessen geltend zu machen.

Hierbei hat jedoch kein behördlich geleitetes Verfahren, in dem jedem Beteiligten ein Anspruch auf Gehör mit seinen Einwendungen und Anträgen und obrigkeitliche Entscheidung hierüber zusteht, stattgefunden, und es sind die städtischen Körperschaften in ihren Entschließungen völlig ungebunden gewesen.

Schon deswegen kann den Vorgängen, die sich vor Abschluß der Verträge zwischen der Stadtgemeinde und den Straßenbahngesellschaften und im Schoße der städtischen Körperschaften abgespielt haben, keine maßgebende und für die Entschließung der Verleihungsbehörde vorgreifende Bedeutung beigemessen werden.

Vielmehr hat die Regierung von ihrem Standpunkte aus diejenigen Verhältnisse, welche für die Führung einer elektrisch zu betreibenden Straßenbahnlinie, für die hierbei zu treffenden besonderen Betriebseinrichtungen und Sicherheitsvorkehrungen von bestimmendem Einflusse sind, selbständig zu erörtern und zu würdigen. Hierzu soll die Planauslegung dienen.

Im übrigen wird betreffs der allgemeinen Bedeutung dieses Verfahrens und der Stellung der Verwaltungsbehörden in demselben auf die in der Fischerschen Zeitschrift 19. Bd. S. 352 abgedruckte Verordnung vom 20. Juli 1898 verwiesen. (S. vorher.)

Im Anschlusse hieran kann noch eine Verordnung des Ministeriums des Innern vom 9. Dezember 1896 (S. W.Bl. 1897 S. 1) angeführt werden, welche das Verfahren in Beschwerdeangelegenheiten betreffs elektrischer Straßenbahnen nach bereits erteilter Genehmigung zum Baue und Betriebe der letzteren seitens der Ministerien des Innern und der Finanzen behandelt. Sie lautet:

Die Kreishauptmannschaft L. wolle sich durch die Verordnungen des Ministeriums des Innern vom 12. Oktober 1894 und vom 22. Mai 1896 nicht für behindert ansehen, auf die Beschwerden des Elektrotherapeuten K. und des Dr. P. in L. über die Kraftstation der L.er elektrischen Straßenbahn instanzgemäß Entschließung zu fassen. Zwar haben die Ministerien des Innern und der Finanzen über Bau und Betrieb der elektrischen Straßenbahnen zu beschließen und die damit in Zusammenhang stehenden Vorschriften bezüglich der Kraftstationen zu erteilen. Doch unterstehen auch die Kraftstationen, welche für die elektrischen Straßenbahnen elektrische Energie erzeugen, im übrigen den allgemeinen gewerbe-, sicherheits- und wohlfahrtspolizeilichen Vorschriften. In Beschwerdeangelegenheiten betreffs der Straßenbahnkraftstationen über die Erfüllung der allgemeinen gewerbe-, bau- und wohlfahrtspolizeilichen Vorschriften ist daher im gewöhnlichen Instanzenzuge Entschließung zu fassen. Insofern jedoch hierbei die Besonderheiten des elektrischen Bahnbetriebes und der hierfür getroffenen Einrichtungen in Betracht kommen und es sich um diesbezügliche Abänderungen der genehmigten Anlage oder Betriebsweise handelt, ist die Beschwerde vor der Bescheidung unter gutachtlicher Aussprache und Angabe der Art und Weise der beabsichtigten Erledigung dem Ministerium des Innern zur Entschließung, soweit das Interesse der Straßenbahn in Frage kommt, vorzutragen . . .

Nach einer Verordnung vom 23. März 1899 — S. W.Bl. S. 76 — haben die Ministerien des Innern und der Finanzen beschlossen, diejenigen, wenn auch mit elementarer Kraft betriebenen Eisenbahnen, welche

a) weder dem öffentlichen Verkehre dienen, noch
b) mit anderen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen in unmittelbarer Geleisverbindung stehen, noch auch
c) öffentliche Eisenbahnen oder andere öffentliche Verkehrswege kreuzen,

in Zukunft von der durch die Ministerien ausgeübten staatlichen Genehmigung und Oberaufsicht zu befreien und lediglich der polizeilichen Genehmigung der unteren Verwaltungsbehörden zu unterstellen. Hiernach sind fortan nur die Projekte über die für öffentlichen (Personen- oder Güter-) Verkehr bestimmten, mit elementarer Kraft zu betreibenden Eisenbahnen und über solche, nichtöffentliche Eisenbahnen dieser Art, bei denen ein Verhältnis der oben unter b oder c bezeichneten Art gegeben ist, zur Entschließung anher vorzulegen.

Gleichzeitig wird hiermit die in der Verordnung vom 9. September 1890 — 1713 III A — bestimmte Anzeigepflicht betreffs der an Privateisenbahnen eintretenden Änderungen oder Erweiterungen, sowie der Neuanlage von solchen Bahnen für die Kreishauptmannschaften aufgehoben, dabei aber den letzteren überlassen, und zur Pflicht gemacht, die erforderliche Kontrolle über die vorschriftsmäßige Handhabung des Genehmigungs- und Aufsichtsrechtes der unteren Verwaltungsbehörden gegenüber den nichtöffentlichen Eisenbahnen nach Maßgabe der hier getroffenen besonderen und der sonst bestehenden allgemeinen Bestimmungen ihrerseits auszuüben.

Über die Zuständigkeit zum Erlasse von Bahnordnungen für elektrische Straßenbahnen hat das Ministerium des Innern in einer Verordnung vom 26. Mai 1894 (Fisch. Ztschr. 15. Bd. S. 329) sich folgendermaßen ausgesprochen:

Von der Amtshauptmannschaft C. ist unter dem 31. März d. Js. eine Bahnordnung für die dortige elektrische Straßenbahn erlassen worden. Nach der Verordnung vom 12. Oktober 1883 (s. oben § 18) bedarf es zu den in § 1 dieser Verordnung bezeichneten, für hochgespannte Ströme bestimmten elektrischen Leitungen allerdings einer vorgängigen polizeilichen Genehmigung und die zu deren Erteilung nach § 2 jener Verordnung zuständigen Behörden sind zweifellos berechtigt, auch die Bedingungen der Genehmigung vorzuschreiben.

Soweit jedoch Straßenbahnen mit elektrischer oder einer andern elementaren Kraft betrieben werden sollen, kommt außerdem in Betracht, daß solche Bahnen nach der Ministerialverordnung vom 29. Dezember 1892 (s. S. 281) der Verordnung vom 26. Juni 1851 (vergl. S. 284) unterstehen, daher vor allem der Genehmigung der Ministerien des Innern und der Finanzen bedürfen, und daß wegen der dabei einschlagenden technischen und finanziellen Interessen die Oberaufsicht über den Bau und Betrieb solcher Straßenbahnen einem für jeden besondern Fall zu bestellenden Regierungsvertreter übertragen ist.

Hiernach macht es sich nötig, daß von den nach § 2 der Verordnung vom 12. Oktober 1883 zuständigen Polizeibehörden, wenn sie sich veranlaßt finden, für den Bau und Betrieb einer ihren Bezirk berührenden Straßenbahn eine Bahnordnung oder eine ähnliche auf die elektrische Straßenbahn bezügliche Bekanntmachung zu erlassen, diese Anordnung nur erst nach vorgängigem Vernehmen mit dem zur Aufsicht über die betreffende Bahn bestellten Regierungsvertreter erlassen werde.

§ 38. Fortsetzung. Die Bestimmungen über die Benutzung von Staatsstraßen zur Anlage elektrischer Leitungen.

Das Finanzministerium hat in Bezug auf die Benutzung der Staatsstraßen zur Anlage elektrischer Leitungen in einer Verordnung vom 4. April 1896 (S. W.Bl. S. 144) bestimmt:

1. Zur Anlegung der Leitung bedarf es der Genehmigung des Finanzministeriums, bei Erweiterung bereits bestehender Anlagen ohne Erstreckung auf neue Fluren der Genehmigung der betreffenden Amtshauptmannschaft, welche jedoch zunächst die Straßen- und Wasserbauinspektion hierüber zu hören hat.

2. Aus Anlaß der Straßenbenutzung wird Bezeigungsgeld nicht erhoben von elektrischen Leitungen des Reiches oder des sächsischen Staates, sowie von solchen in Gemeindebesitz befindlichen Leitungen, welche nur schwache Ströme erhalten, also insbesondere den Zwecken des Fernschreib- oder Fernsprechbetriebes dienen.

3. Von Starkstromleitungen im Besitze von Gemeinden (insbesondere zur Abgabe von Licht und Kraft) und von elektrischen Leitungen aller Art im Besitze von Privaten wird Bezeigungsgeld nach Maßgabe derjenigen Straßenlänge erhoben, längs deren die Leitungen über oder unter dem Areale der Straße sich befinden.

4. Das Bezeigungsgeld beträgt jährlich:

a) bei Leitungen im Besitze von Gemeinden für je 100 m Länge — Mk. 50 Pf.,

b) bei Leitungen im Besitze von Privaten für je 100 m Länge 1 Mk. — Pf.

Bei der Berechnung des Betrages sind überschießende Längen von weniger als 50 m unberücksichtigt zu lassen, während für solche von 50 m und mehr der für 100 m geltende Satz anzunehmen ist. Für kürzere Längen als 50 m wird ein Bezeigungsgeld überhaupt nicht erhoben; ebenso ist bei Leitungen entlang von Straßeneisenbahnen, welche dem Betriebe der letzteren dienen, von Erhebung eines besondern Bezeigungsgeldes für die Leitung neben der für die Straßenbahn zu zahlendenden Gebühr abzusehen.

5. Der Betrag ist jedesmal nach dem Sachstande am Anfange des ersten Monats nach der Inbetriebsetzung der Leitung und später nach demjenigen zu Anfang jedes neuen Jahres festzustellen. Die Zahlung ist sodann jedesmal binnen 1 Monat von dem betreffenden Zeitpunkte ab gerechnet, zu leisten.

6. Soweit bei bestehenden Leitungen die zu zahlenden Bezeigungsgelder schon geordnet sind, oder die Genehmigung ohne Forderung von Bezeigungsgeld erteilt ist, hat es hierbei bis auf weiteres zu bewenden. Sollten jedoch Anträge der Beteiligten auf eine Abänderung eingehen oder bei Veränderung der Leitung eine Neuregelung nötig werden, so sind gegenwärtige Bestimmungen hierfür anzuwenden.

7. Die Straßen- und Wasserbauinspektionen und Bauverwaltereien bez. Forstrentämter haben dafür, daß die Zahlungen gehörig erfolgen, besorgt zu sein. Die gedachten Rechnungsbehörden insbesondere aber haben die Bezeigungsgelder im Kassenmanuale zu Kap. 79 bei Tit. 2a zu verschreiben.

8. Soweit nach den bestehenden Vorschriften zur Ausführung der Anlagen noch die Genehmigung von Behörden der innern Verwaltung erforderlich ist, wird hieran durch vorstehende Bestimmungen etwas nicht geändert.

9. Abänderungen dieser Bestimmungen bleiben vorbehalten.

§ 39. Fortsetzung. **Die allgemeinen staatlichen Konzessionsbedingungen.** (Vergl. hierzu die §§ 40, 41.)

Die Erlaubnis zur Anlage und zum Betriebe elektrischer Eisenbahnen ist im Königreiche Sachsen von der Staatsregierung bisher der Regel nach unter folgenden Bedingungen erteilt worden:

1. Sowohl über den Bau, als über den Betrieb der Straßenbahn steht der Staatsregierung die Oberaufsicht zu. Zur Ausübung der letztern wird den Unternehmern von den Ministerien der Finanzen und des Innern ein Vertreter (Staatskommissar) bezeichnet, dessen Anordnungen die Unternehmer nachzukommen haben.

Auf Beschwerden derselben über Anordnungen des Vertreters entscheiden die Ministerien der Finanzen und des Innern, wobei es bewendet.

Die Unternehmer haben einen am Sitze des Unternehmens wohnhaften sachverständigen Berater der Staatsregierung zur Bestätigung vorzuschlagen, welcher sie der Staatsregierung gegenüber zu vertreten hat und für die den gestellten Bedingungen entsprechende Ausführung des Baues und des Betriebes verantwortlich ist.

Verfügungen der Staatsregierung und ihres Vertreters, welche an diesen Beamten ergehen, gelten zugleich als den Unternehmern gültig eröffnet.

2. Die Ministerien der Finanzen und des Innern bezeichnen den Unternehmern auf Grund der gemeinschaftlichen Verordnung dieser beiden Ministerien, die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privateisenbahnen betr., vom 30. September 1872 (s. § 36) diejenigen Unterlagen, welche vor Inangriffnahme des Baues der Bahn oder einzelner Objekte beim Ministerium des Innern zur Prüfung und Feststellung einzureichen sind. Ein Exemplar der erforderlichen Zeichnungen und Beschreibungen verbleibt im Besitze des Finanzministeriums.

3. Die Erlaubnis wird lediglich zum Zwecke der Personenbeförderung einschließlich des Passagiergepäcks erteilt.

4. Die Beförderung von Gütern bedarf ebenso wie die Bildung von Zügen, welche aus mehr als 2 Wagen bestehen, besonderer Genehmigung.

5. Bezüglich aller Ansprüche, welche aus Anlaß des Baus und des Betriebs der Bahn wegen etwaiger Beschädigung von Personen und Sachen, namentlich auch infolge eines durch die Bahn verursachten Brandes erhoben werden, haben die Unternehmer aufzukommen.

Dieselben erkennen insbesondere an, daß bei etwaigen Betriebsunfällen gegenüber dem Bahnpersonale sowie gegenüber dem Publikum die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 (vergl. § 55) zur Anwendung zu kommen haben.

6. Wie die Unternehmer den bestehenden Reichs- und Landesgesetzen und Verordnungen, soweit solche auf die konzessionierte Bahn oder einzelne Teile derselben Anwendung leiden, nachzukommen haben, so werden auch etwa künftig zu erlassende Gesetze und Verordnungen, soweit sie einschlagen, ohne weiteres für sie verbindlich.

7. Die Unternehmer haben sich allen Bedingungen zu unterwerfen, welche von der Reichspost- und Telegraphenverwaltung bezüglich des Baus und Betriebs der Bahn gestellt werden.

8. Die Erlaubnis ist ferner an die Erfüllung derjenigen Bedingungen geknüpft, welche wegen Mitbenutzung oder Berührung fiskalischer oder Gemeinde- oder sonstigen Privatareals seiten der betreffenden fiskalischen oder Gemeindeverwaltungen oder der beteiligten Privaten gestellt werden und es ist deshalb deren Genehmigung zum Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn besonders einzuholen.

9. Den Ortspolizeibehörden bleibt vorbehalten, im Interesse der Ordnung und der Sicherheit des Verkehrs polizeiliche Bestimmungen zu erlassen. (Betriebsordnung vergl. § 53.)

Auch unterliegen die Fahrpläne und Tarife der Genehmigung der Ortspolizeibehörde.

10. Die Erlaubnis wird auf 40 Jahre von der Betriebseröffnung an gerechnet, erteilt, doch bleibt die frühere, an keinen Termin gebundene Zurückziehung derselben für den Fall vorbehalten, daß sich aus der Art des Betriebs erhebliche Gefahren für den öffentlichen Verkehr herausstellen sollten, die sich nicht durch anderweite Einrichtungen im Betriebe beseitigen lassen.

11. Zur Übertragung der Rechte und Pflichten aus der Konzession an einen andern Unternehmer ist ebenso wie zur Erweiterung des Betriebs durch Anlage neuer Strecken die Genehmigung der Ministerien der Finanzen und des Innern erforderlich.

12. Zur Sicherung des Staatsfiskus wegen der von den Konzessionaren zu übernehmenden Verpflichtungen ist bei der Finanzhauptkasse eine Kaution zu hinterlegen.

§ 40. Fortsetzung. Die staatlichen Konzessionsbedingungen für die sog. Außenbahnen.

Für die sog. Außenbahnen, d. h. elektrische Straßenbahnen, die in der Hauptsache auf Landgebiet liegen, aber von einer städtischen elektrischen Bahn ausgehen, pflegt die Staatsregierung folgende Bedingungen zu stellen:

1. Die Konzession soll auf die Dauer von 50 Jahren erteilt werden.

Diese Konzessionsdauer entspricht dem, was neuerdings in Sachsen auch anderen Straßenbahnunternehmungen bewilligt worden ist und unter Voraussetzung der Einräumung der nachstehend angegebenen Erwerbsrechte an den Staat auch in anderen deutschen Staaten, besonders in Preußen, bei der Konzessionierung von Kleinbahnen vielfach angewendet worden, und jedenfalls ausreichend ist, um die Möglichkeit der Amortisation des Anlagekapitals zu gewähren.

2. Die Konzession kann vor Ablauf der Zeit aus bestimmten, in der Konzessionsurkunde noch näher festzustellenden Gründen — insbesondere wiederholte Zuwiderhandlung gegen die Konzessionsbedingungen, Nichtbefolgung der von der Aufsichtsbehörde in Bezug auf Anlage und Betrieb der Bahnen getroffenen Anordnungen, Konkurs oder Zahlungseinstellung des Unternehmens u. s. w. — zurückgenommen werden.

3. Im Falle des Erlöschens der Konzession durch Zeitablauf oder Zurücknahme (Verwirkung) hat der Staat das Recht des Erwerbes des Unternehmens einschließlich aller dazu gehörigen, demselben unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen (Grundstücke, Kraftstationen, elektrischen Leitungen, Gestänge, Geleise, bewegliche Betriebsmittel u. s. w.) und Rechte, besonders auch des Rechts auf Strombezug, welches für das Unternehmen als solches, mithin auch für den etwaigen Besitznachfolger, gesichert werden muß, gegen Entschädigung des Zeitwerts dieser Gegenstände.

4. Hat sich das Unternehmen 10 Jahre (vergl. § 30 des preußischen Kleinbahnengesetzes, § 28) lang im Betriebe befunden, so kann der Staat, nach mit halbjähriger (nachträglich auf 1 Jahr verlängert) Frist vorausgegangener Ankündigung ebenfalls den Erwerb des gesamten Unternehmens beanspruchen.

Als Entschädigung ist in diesem Falle zu gewähren:

a) Der Zeitwert der Anlage und ihres Zubehörs wie unter 3.
b) Eine Ablösungssumme für den nach Abzug von 3½ % Verzinsung des Anlagekapitals nach dem Durchschnitte der letzten 3 Betriebsjahre jährlich verbleibenden Reineinnahmeteil.

Die Ablösungssumme wird nach den Grundsätzen des Rentenkaufs für einen Zinsfuß von 3½ % und auf die Rentendauer bis zum Ablaufe der Konzessionszeit berechnet.

Als Reineinnahme gilt die Bruttoeinnahme abzüglich der Betriebsausgaben, Abgaben und Instandhaltungskosten, jedoch nicht der Schuldzinsen.

5. Die zur Zeit des Erwerbes vorhandenen Betriebs-, Reserve- und Erneuerungsfonds verbleiben in beiden Fällen unter 3 und 4 dem Unternehmer.

6. In Ansehung des zur Ermittelung der Entschädigung nach Punkt 3 und 4 einzuschlagenden Verfahrens bleiben besondere Bestimmungen vorbehalten.

7. Soweit die neuen Bahnlinien in Konkurrenz mit sächsischen Staatseisenbahnen treten, ist dem Staate für den hieraus erwartenden Einnahmeausfall wenigstens einiger Ersatz durch Zahlung einer angemessenen Abgabe vom Ertrage der betr. Konkurrenzlinie zu gewähren. Diese Abgabe soll bezüglich der Linie C . . . ., welche hier zunächst in Frage kommt, auf 15% des jährlichen Bruttoertrags bemessen werden, wobei jedoch ein Betrag von 18 000 Mk. für jedes Betriebskilometer der Konkurrenzstrecke als Pauschale zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten von der Abgabe befreit bleiben soll.

8. In betreff der Mitbenutzung der fiskalischen Straßen zu den neuen Bahnen bleibt die Erteilung besonderer Vorschriften vorbehalten. Eine besondere Gebühr für diese Mitbenutzung würde mit Rücksicht auf die nach Pkt. 7 zu zahlende Abgabe an den Staat nicht erhoben werden.

9. Da die jetzt bestehenden Straßenbahnen in . . . . das normale Spurmaß nach 1,435 m um 0,023 m überschreiten und eine Ausdehnung dieser erweiterten Spur auf die Außenbahnen für die Dauer nicht zugelassen werden kann, so sind die letzteren so einzurichten, daß genau normalspurige Betriebsmittel auf ihnen mit voller Sicherheit verkehren können, aber auch andererseits ein Übergang der Außenbahnwagen auf die Innenlinien ermöglicht wird. Da ferner bei den Innenlinien eine allmähliche Spurregulierung auf das normale Maß von der Aufsichtsbehörde ins Auge gefaßt ist, so würden sich solcher auch die Außenbahnen, sofern sie nicht schon jetzt in genau normaler Spur angelegt werden sollten, seinerzeit sofort anzuschließen haben. (In einem Falle ist diese Bestimmung noch nicht zur Anwendung gebracht worden, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die Unternehmung die Verpflichtung übernimmt, den Übergang von Betriebsmitteln mit engerer Spur, insbesondere solchen mit 1 m Spurweite für etwa künftig von außen her anschließende Bahnen dadurch zu ermöglichen, daß sie entweder eine dritte Schiene selbst einlegt oder der anschließenden Unternehmung die Einlegung der dritten Schiene und die Mitbenutzung der betr. Bahnstrecke unter angemessenen, von der Regierung festzustellenden Bedingungen gestattet.)

Nähere Bestimmungen über die technische Ausführung dieser Vorschriften bleiben vorbehalten.

10. An allen neu zu konzessionierenden Linien ist von dem Unternehmer etwa von außen her anschließenden anderen Straßenbahnnternehmungen das Mitbenutzungsrecht unter angemessenen Bedingungen einzuräumen, welche im Falle der Nichteinigung der Beteiligten von der Aufsichtsbehörde nach billigem Ermessen festgestellt werden.

11. Alle sonstigen Konzessionsbedingungen würden im wesentlichen denjenigen entsprechen, welche s. Z. den bestehenden Straßenbahnen von der Regierung gestellt worden sind.

. . . .

§ 41. Fortsetzung. Die Verleihung des Rechts zur Herstellung und zum Betriebe einer elektrischen Eisenbahn von Halle a./S. nach Leipzig auf Sächsischem Staatsgebiete.

Der Firma Kr. & Co. zu Berlin ist vom Königlich Sächsischen Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Finanzministerium unterm 18. Februar 1899 das Recht zur Herstellung und zum Betriebe einer elektrischen Eisenbahn von Halle a./S. nach Leipzig, soweit hierdurch das Staatsgebiet des Königreichs Sachsen berührt wird, im Anschlusse an die für dieses Unternehmen von der Königlich Preußischen Staatsregierung unterm 26. Juli 1897 erteilte Genehmigung unter den nachstehenden Bedingungen verliehen:

1. Über den Bau und den Betrieb der Bahn steht der Staatsregierung die Oberaufsicht zu. Zu deren Ausübung ist von den Ministerien des Innern und der Finanzen ein Vertreter (Regierungskommissar) bestellt, dessen Anordnungen die Unternehmerin nachzukommen hat. Auf Beschwerden über diese Anordnungen entscheiden die Ministerien des Innern und der Finanzen endgültig.

Die Handhabung der allgemeinen Polizei gegenüber dem Unternehmen und dessen Betriebe steht, unbeschadet der in Absatz 1 bestimmten staatlichen Oberaufsicht, den Ortspolizeibehörden zu.

2. Die Unternehmerin hat einen in Sachsen wohnhaften sachverständigen Beamten der Staatsregierung zur Bestätigung vorzuschlagen, der die Unternehmerin dieser gegenüber zu vertreten hat und für die Erfüllung der gestellten allgemeinen Bedingungen und getroffenen besonderen Anordnungen für den Bau und Betrieb der Bahn verantwortlich ist. Verfügungen der Regierung und ihrer Organe, welche an diesen Beamten ergehen, gelten zugleich als der Unternehmerin gültig eröffnet.

3. Die Bahn und deren Betriebsmittel sind nach Maßgabe der von der Unternehmerin vorgelegten, mit dem Prüfungsvermerke des Regierungskommissars versehenen Pläne und Zeichnungen nebst Erläuterungen unter Beachtung der hierzu seiten der Regierung oder ihres Vertreters getroffenen und noch zu treffenden besonderen Anordnungen allenthalben tüchtig und betriebssicher herzustellen.

Vorbehalten bleibt insbesondere:

die Festsetzung des Geleisabstandes, die Genehmigung der für Brücken und Durchlässe aufzustellenden Sonderentwürfe,

die Genehmigung der Sonderentwürfe für die Stationsanlagen und die Geleis- und Weichenanlage am Endpunkte der Bahn in Leipzig,

die nähere Bestimmung über die Konstruktion der Betriebsmittel und ihre Anordnung im einzelnen, die nähere Festsetzung der Führung der Bahn im Stadtgebiete von Leipzig und der Lage der Bahnachse auf der Breitenfelder oder der Lindenthaler Straße daselbst, je nach den hierüber zwischen der Unternehmerin und dem Stadtrate zu Leipzig noch zu treffenden Vereinbarungen,

die Feststellung der Einzelheiten des gewählten elektrischen Systems und der hierzu gehörigen Bahnausrüstung.

Zur Errichtung der Kraftstationen ist nach regierungsseitiger Genehmigung der Anlage im allgemeinen von der Unternehmerin die nach der Reichsgewerbeordnung für die Anlegung von Dampfkesseln erforderliche Genehmigung bei der zuständigen Polizeibehörde besonders einzuholen.

Ebenso ist es Sache der Unternehmerin, sich zur Aufstellung der Leitungsständer auf den städtischen Straßen und zur Anbringung von Stützen und Wandplatten an Häusern, Mauern u. s. w. die Einwilligung der städtischen Behörden und bez. der Grundstückseigentümer selbst zu verschaffen.

Alle späteren Ergänzungen und Änderungen der Bahnanlage und ihrer Betriebsmittel unterliegen der Genehmigung der Regierung.

4. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens bis zum 31. Dezember 1900 erfolgen.

Für den Fall, daß die Unternehmerin dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist sie zur Zahlung einer Strafe von 5000 Mk. verpflichtet. Die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage diese Strafe als verfallen anzusehen ist, steht mit Ausschluß des Rechtsweges dem Ministerium des Innern zu.

5. Für die Benutzung der Landsberger Staatsstraße sind die in der Anlage ⊙ aufgestellten Bedingungen maßgebend.

Soweit von der Bahnanlage andere öffentliche Wege außerhalb des Stadtgebietes von Leipzig betroffen werden, ist den zur Erhaltung und Sicherung des Verkehrs auf diesen Wegen von der zuständigen Wegeaufsichtsbehörde zu erteilenden Anordnungen nachzugehen.

Zur Benutzung von Straßen der Stadt Leipzig hat die Unternehmerin die Zustimmung des Stadtrates zu Leipzig einzuholen und das in dieser Hinsicht Erforderliche mit letzterm durch Vertrag zu ordnen.

Soweit von der Bahnanlage Privatwege oder sonst Privatgrundstücke betroffen werden, hat sich die Unternehmerin die zum gesicherten Bestande der Anlage erforderlichen dinglichen Rechte von den beteiligten Grundeigentümern bestellen zu lassen.

6. Die Unternehmerin ist verpflichtet, anderen von außen her anschließenden Bahnen, die von der Regierung genehmigt worden sind, die Einführung in die hier bewilligte Bahn und deren Mitbenutzung unter angemessenen, auf den Sachwert, nicht auf den Verkehrswert der mitbenutzten Anlage sich

gründenden Bedingungen, die im Falle der Nichteinigung der Beteiligten von der Regierung nach billigem Ermessen festgestellt werden, zu gestatten.

Die freiwillige Herstellung oder Gewährung von Anschlüssen an andere Bahnen, auch außerhalb sächsischen Staatsgebiets, bedarf der Genehmigung der Sächsischen Regierung, und es erfolgt die Verleihung des Bahnunternehmens nur mit der Maßgabe, daß sie sofort hinfällig sein würde, wenn außerhalb Sachsens ohne diese Genehmigung eine Geleisverbindung mit einer Eisenbahn im Sinne von Punkt 6 der für das Unternehmen von der Preußischen Regierung erteilten Genehmigungsurkunde vom 26. Juli 1897 hergestellt werden sollte.

7. Den Ortspolizeibehörden bleibt vorbehalten, im Interesse der Ordnung und der Sicherheit des Verkehrs auf den von der Bahn berührten öffentlichen Wegen polizeiliche Bestimmungen zu erlassen.

8. Die Bahn hat nur zur Personen-, Gepäck- und Stückgutbeförderung zu dienen. Zur Einstellung von Zügen, die aus mehr als 2 Wagen, einschließlich des Motorwagens bestehen, ist besondere Genehmigung der Regierung erforderlich.

9. Die Einrichtung des Fahrplanes steht für die ersten 3 Betriebsjahre und die Festsetzung der Beförderungspreise für die ersten 5 Betriebsjahre, von der Betriebseröffnung an gerechnet, der Unternehmerin zu.

Nach Ablauf dieser 3 und bez. 5 Jahre bleibt der Regierung die Bestimmung über ihre Beteiligung bei Feststellung des Fahrplanes und die Festsetzung des Höchstbetrages der Fahrpreise vorbehalten.

Ein jeder Fahrplan ist dem Regierungskommissar, der Kreishauptmannschaft Leipzig, sowie den Ortspolizeibehörden mindestens 14 Tage vor der Veröffentlichung vorzulegen.

Über jede Festsetzung und jede Änderung der Beförderungspreise und der allgemeinen Beförderungsbedingungen ist dem Regierungskommissar und der Kreishauptmannschaft Leipzig Anzeige zu erstatten.

Die Fahrpläne und die Beförderungspreise sind mindestens 3 Tage, Erhöhungen der Beförderungspreise mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten durch die zu amtlichen Bekanntmachungen des Stadtrates zu Leipzig und der Amtshauptmannschaft Leipzig bestimmten öffentlichen Blätter und außerdem durch Aushang in den Wartehallen und in den Bahnwagen zur allgemeinen Kenntnis zu bringen.

Dem Regierungskommissar ist freie Fahrt auf der Bahn zu gewähren.

10. Die Unternehmerin ist gehalten, die Bahn für die Dauer der Verleihung ordnungsmäßig zu betreiben.

Zu diesem Zwecke ist die Bahn nebst den Betriebsmitteln dauernd dem jeweiligen Verkehrsbedürfnisse entsprechend einzurichten, auszurüsten und in einem solchen Zustande zu erhalten, daß sie mit der von der Regierung festzusetzenden Höchstgeschwindigkeit befahren werden kann.

Zur Erfüllung dieser Obliegenheiten kann die Unternehmerin vom Ministerium des Innern nach dessen Ermessen durch Strafauflagen angehalten werden.

11. Alle im äußern Betriebsdienste beschäftigten Personen müssen diejenige körperliche und geistige Fähigkeit und diejenige Zuverlässigkeit besitzen, welche ihre Berufspflicht erfordert. Über diese Bediensteten sind Listen zu führen, welche über ihr Alter, ihre etwaigen gerichtlichen und dienstlichen Bestrafungen, sowie über alle, für ihre Befähigung und Zuverlässigkeit für den Dienst erheblichen Umstände Auskunft geben müssen. Diese Nachweisungen sind dem Regierungkommissar auf Erfordern vorzulegen.

Über die Dienstverrichtungen und das gegenseitige Dienstverhältnis der im äußern Dienste Angestellten sind ihnen schriftliche oder gedruckte Anweisungen zu erteilen und solche dem Regierungskommissar zur Kenntnisnahme einzureichen.

Bedienstete, die sich als unfähig oder sonst als für ihren Beruf nicht geeignet erwiesen haben, sind auf Erfordern des Regierungskommissars zu entlassen.

12. Die zum Verkehre mit dem Publikum berufenen Beamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes durch Dienstkleidung oder ein sonstiges gleichmäßiges Abzeichen als solche kenntlich und mit einer, an der vordern Seite der Kopfbedeckung zu tragenden Nummer versehen sein.

13. Die Unternehmerin hat die Bedingungen zu erfüllen, welche von der Reichspost- und Telegraphenverwaltung bezüglich des Baues und des Betriebes der Bahn gestellt werden (s. nachstehend).

14. Die gegenwärtige Verleihung erfolgt auf die Dauer von 50 Jahren vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet.

Sie kann vor Ablauf dieser Zeit widerrufen werden,

a) wenn die Unternehmerin den Bau der Bahn nicht so rechtzeitig in Angriff nehmen und nicht dergestalt fördern sollte, daß die Vollendung bis zu dem in Punkt 4 festgesetzten Termine möglich erscheint,
b) wenn die Ausführung der Bahn oder die Eröffnung des Betriebes nicht innerhalb der in Punkt 4 festgesetzten oder etwa verlängerten Frist erfolgt,
c) wenn der Bau oder der Betrieb der Bahn ohne genügenden Grund unterbrochen wird,
d) wenn die Unternehmerin wiederholt gegen die Bedingungen der Verleihung verstoßen oder den zum Zwecke ordnungsmäßiger Betriebsführung oder im öffentlichen Interesse getroffenen Anordnungen der Regierung oder ihres Vertreters ungeachtet wiederholter Aufforderung nicht nachkommen sollte,
e) wenn die Unternehmerin in Konkurs verfallen oder ihre Zahlungen einstellen sollte.

15. Nach Ablauf der Zeitdauer der Verleihung oder nach vorher erfolgtem Widerrufe hat der Staat das Recht, die gesamte Anlage und deren feste Zubehörungen (Grundstücke, Kraftstationen, elektrische Leitungen, Gestänge,

Geleise u. s. w.), soweit sie sich auf sächsischem Gebiete befinden, und die anhaftenden dinglichen Rechte, sowie die auf die sächsische Strecke anteilig entfallenden Betriebsmittel gegen Vergütung des Sachwertes zur Zeit des Anfalles in sein Eigentum zu übernehmen.

16. Hat sich das Unternehmen 10 Jahre lang im Betriebe befunden, so kann der Staat, nach, mit einjähriger Frist vorangegangener Ankündigung ebenfalls den Erwerb des Unternehmens und seiner Zubehörungen in dem in Punkt 13 bezeichneten Umfange beanspruchen. Als Entschädigung ist in diesem Falle zu gewähren derjenige Teil des Verkehrswertes des Unternehmens, welcher der auf sächsischem Staatsgebiete gelegenen Geleislänge entspricht. Der Verkehrswert wird bemessen nach dem Sachwerte der Anlage zuzüglich des Kaufwertes einer vom Zeitpunkte des Erwerbes bis zum Ende der Verleihungsdauer laufenden jährlichen Rente, die dem um die 3½prozentigen Zinsen des Sachwertes verminderten durchschnittlichen Reinertrage der letzten 3 Betriebsjahre entspricht, für welche ein Abschluß vorliegt. Die Berechnung dieses Kaufwertes erfolgt nach den Grundsätzen des Rentenkaufes unter Zugrundelegung eines Zinsfußes von 3½ %.

Reinertrag im Sinne dieser Bestimmung ist die Differenz zwischen der Bruttoeinnahme und dem Betriebsaufwande einschließlich der Unterhaltungs- und Erneuerungskosten, jedoch ausschließlich der Schuldzinsen.

Das hier vorbehaltene Erwerbsrecht tritt sofort ein, wenn der preußische Staat von dem ihm nach § 30 des preußischen Kleinbahnengesetzes vom 28. Juli 1892 (s. § 28) zustehenden Erwerbsrechte rücksichtlich des auf preußischem Gebiete belegenen Teiles der Anlage vor Ablauf der ersten 10 Betriebsjahre Gebrauch machen sollte.

17. Die zur Zeit des Erwerbes vorhandenen Betriebs-, Reserve- und Erneuerungsfonds verbleiben in beiden Fällen unter 15 und 16 der Unternehmerin.

18. Macht der Staat von den in Punkt 15 und 16 vorbehaltenen Erwerbsrechten Gebrauch, so ist er berechtigt, sich mit dem Eintritte des Fälligkeitszeitpunktes in den Besitz der Anlage und ihres Zubehörs zu setzen und den Betrieb zu übernehmen, gleichviel ob bis dahin eine Einigung über die Höhe der Entschädigung erzielt worden ist oder nicht. Über letztere Frage ist dann besonders weiter zu verhandeln und je nach der bestehenden Gesetzgebung im Verwaltungs- oder im Rechtswege Entscheidung zu treffen.

19. Über das den Gegenstand der Verleihung bildende Unternehmen ist eine besondere Rechnung zu führen, aus welcher das auf die plan- und anschlagsmäßige Herstellung und Ausrüstung der Bahn verwendete Baukapital sowie der jährliche Reinertrag des Unternehmens mit Sicherheit ersehen werden kann.

Dem Regierungskommissar ist auf Erfordern der Rechnungsabschluß jährlich einzureichen und Einsicht in die Rechnung und deren Unterlagen zu gestatten.

20. Über die Ansammlung von Rücklagefonds und sonst zur Sicherstellung eines dauernd tüchtigen Bestandes des Unternehmens und solider Finanzgebarung bleibt besondere Bestimmung vorbehalten.

21. Zur Übertragung der Rechte und Pflichten aus der Verleihung an einen andern Unternehmer bedarf es ebenso wie zu jeder Erweiterung des Unternehmens der Genehmigung der Ministerien des Innern und der Finanzen.

22. Zur Sicherstellung der aus dieser Verleihung hervorgehenden Verpflichtungen einschließlich der in der Anlage ⊙ festgestellten Verbindlichkeiten, sowie der nach Punkt 4 und 10 oder sonst durch Nichtbefolgung aufsichtsbehördlicher Anordnungen etwa verfallender Strafbeträge hat die Unternehmerin binnen 4 Wochen nach Aushändigung der Verleihungsurkunde bei der Sächsischen Finanzhauptkasse in Dresden eine Haftsumme von 8000 Mk. in bar oder in zur Bestellung von Kautionen geeigneten Wertpapieren unter Berechnung solcher nach den hierüber bestehenden Vorschriften zu hinterlegen. Die Staatsregierung ist berechtigt, sich wegen aller fälligen, nicht rechtzeitig erfüllten Verbindlichkeiten der Unternehmerin ohne weiteres an diese Kaution zu halten und sie zum entsprechenden Betrage einzuziehen.

Nach frist- und ordnungsmäßiger Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn und nach gehöriger Erfüllung der die Unternehmerin aus Anlaß des Baues treffenden Verbindlichkeiten gegen Staat, Gemeinden und Anlieger wird der Unternehmerin auf Ansuchen der Betrag von 3000 Mk. zurückgegeben.

Die gegenwärtige Verleihung ist hinfällig, falls die hier festgestellte Sicherheitsleistung nicht fristgemäß bewirkt werden sollte.

23. Zur Entscheidung aller aus Anlaß dieser Verleihung und der hieran geknüpften Bedingungen etwa entstehenden Streitigkeiten sind ausschließlich sächsische Verwaltungs- und bez. Justizbehörden zuständig. Die Unternehmerin hat deshalb, soweit für solche Streitigkeiten der Rechtsweg gegeben sein sollte, die sächsischen Gerichte zu Leipzig als Gerichtsstand anzuerkennen.

⊙

Bedingungen für die Benutzung des Sächsischen Teils der Landsberger Staatsstraße zum Baue der elektrischen Eisenbahn von Halle nach Leipzig.

1. Die Genehmigung vom Standpunkte der Straßenbauverwaltung aus erstreckt sich auf den Bau und den Betrieb der geplanten Bahnanlage von der preußisch-sächsischen Landesgrenze bis zu Station 36.170 der Eisenbahnplanung, soweit innerhalb dieser Strecke das Areal der fiskalischen Landsberger Straße von der geplanten Bahnanlage überhaupt betroffen wird.

Insbesondere ist daher zur Zeit ausgenommen die auf dem Grundplane zwischen Station 34,770 und 35,300 mit roter Strichelung angegebene Variantenlinie und das von Station 36,1 ab eingetragene Güteranschlußgeleis nach dem Bahnhofe Eutritzsch.

2. Das gegenwärtig zur Straße gehörige Areal bleibt Eigentum der Straßenbauverwaltung. Die Straßen- und Wasserbauinspektion wird die

Grenzen desselben im Einvernehmen mit den Angrenzern und dem Bahnunternehmer herstellen und dieselben im Anhalten an feste Punkte in der Natur in solcher Weise aufzeichnen lassen, daß dieselben nach dem Bahnbaue jederzeit wieder aufgefunden werden können. Der Bahnunternehmer hat die dadurch entstehenden Kosten zu bezahlen und die Grenzaufzeichnung anzuerkennen.

3. Die Sohle und die Böschungen des zwischen der Straße und Eisenbahn neu herzustellenden Entwässerungsgrabens sind entweder mit Rasen gut zu befestigen oder mit Mutterboden in geeigneter Stärke zu bedecken und letzternfalls mit Grassamen zu besäen.

Von Station 35,3 bis 36,1 ist neben dem am Kronenrande der Straße geplanten Steinbord auf der Straßenseite ein 0,55 m breites Pflastergerinne mit geeigneten Gefällsverhältnissen herzustellen. Von diesem Gerinne aus sind in angemessenen, nicht zu großen Abständen Einfallschrote und von diesen aus quer durch den Eisenbahnkörper Durchläſſe zur Abführung des Wassers anzulegen. Auch ist für Weiterleitung des Wassers zu sorgen.

Diese Verpflichtungen liegen insgesamt dem Bahnunternehmer ob, welcher die betreffenden Anlagen auf seine Kosten nach näherer Vorschrift der Straßen- und Wasserbauinspektion herzustellen hat.

Soweit auf der Strecke von Station 35,3 bis 36,1 und etwa sonst die Alleebäume der Straße durch die Bahnanlage und die damit zusammenhängenden Nebenanlagen leiden sollten, hat der Bahnunternehmer den Schaden nach der Taxe der Straßen- und Wasserbauinspektion zu vergüten.

4. Die nötige Umänderung oder Neuherstellung der Anschlüsse von Seitenwegen an die Straße und dabei insbesondere die Führung der Seitenwege über den, zwischen Straße und Eisenbahn neu herzurichtenden Graben, unter dem Einbaue von Durchläſſen, hat im Einvernehmen mit der Straßen- und Wasserbauinspektion stattzufinden.

Soweit es sich hierbei um neue Wege handelt, ist hierbei das Straßenbanket, soweit es von der Wegeabzweigung berührt wird, nach Vorschrift der gedachten Inspektion zu versteinen.

Die Kosten fallen allenthalben dem Unternehmer zu.

5. Für den Niveauübergang der Bahn über die fiskalische Straße von Station 36,1 bis 36,170 bleibt, sofern hier nicht Rillenschienen Anwendung finden, vorbehalten, vom Unternehmer die Herstellung von Schutzschienen zu verlangen. Ebenso bleibt vorbehalten, sofern sich solches nötig machen sollte, die Bewachung des Überganges während des Betriebes zu verlangen.

6. Eine Aufstellung von Leitungsmaterial auf der Straßenkrone darf nur mit Zustimmung der Straßen- und Wasserbauinspektion und unter Berücksichtigung der von dieser etwa hierüber ergehenden Vorschriften stattfinden.

7. Soweit sich infolge der neuen Anlage am Straßenrande oder an den Rändern der über den Graben zu führenden Wegeabzweigungen nach dem Ermessen der zuständigen Behörde etwa die Anlage von Schutzschranken nötig machen sollte, sind diese im Einvernehmen mit der Straßen- und Wasserbauinspektion vom Bahnunternehmer auf seine Kosten mit auszuführen.

8. Als Grenze zwischen der Straßen- und Bahnunterhaltung wird für die Strecke von der preußisch-sächsischen Landesgrenze bis zu Station 35,3 die bahnseitige Sohlenkante des zwischen Straße und Bahn neu herzurichtenden Grabens, dagegen für die Strecke von Station 35,3 bis 36,1 die straßenseitige Kante des in Punkt 3 gedachten Pflastergerinnes bestimmt. Auf dem Niveauübergange der Bahn über die Straße von Station 36,1 bis 36,170 fällt dem Bahnunternehmer die Unterhaltung der Chaussierung zwischen den Geleisen und außerdem noch auf 1 m Entfernung von den beiden äußeren Schienen zu.

Die Unterhaltung der von der Straßenkante abzweigenden Seitenwege, samt zugehörigen Durchläßen und der nach Punkt 7 etwa herzustellenden Schutzschranken hat der Bahnunternehmer auf seine Kosten mit zu bewirken.

Die Pflege, Ergänzung und Nutzung der Allee verbleibt, und zwar auch auf der Strecke von Station 35,3 bis 36,1 der Straßenbauverwaltung.

9. Für das benutzte Straßenareal hat der Bahnunternehmer auf die Dauer der Erlaubnis eine feste Jahresvergütung alljährlich vorauszahlungsweise zu Anfang Januar an die Bauverwalterei Leipzig einzuzahlen. Der Jahresbetrag dieser Zahlung wird dadurch ermittelt, daß diejenige Fläche festgestellt wird, welche zwischen der festgesetzten Unterhaltungsgrenze und der Grenze des Straßenareals liegt. Der Wert dieser Fläche wird nach den Preisen ermittelt, welche für das angrenzende Privatareal vom Unternehmer zu bezahlen sind. Die dadurch sich ergebende Summe ist auf die Dauer der Benutzung mit jährlich 4% zu verzinsen.

10. Gegenüber allen Ansprüchen dritter Beteiligten, welche wegen des Baues, des Bestehens oder Betriebes der Bahnanlage gegen die Straßenbauverwaltung erhoben werden sollten, hat der Bahnunternehmer die letztere vollständig zu vertreten.

11. Erlischt die Erlaubnis zum Betriebe der Bahn, ohne daß der Staat dieselbe übernimmt, so hat der Bahnunternehmer auf seine Kosten die Bahn nebst Betriebseinrichtungen, soweit sie die fiskalische Straße berühren, zu beseitigen und die Straße hierselbst auf seine Kosten nach Vorschrift der Straßenbauverwaltung wieder in guten Stand zu setzen, bez. so wie die nebenliegenden Fahrbahnflächen.

12. Vom Standpunkte der Straßenbauverwaltung aus ist die Stellung einer Kaution seiten des Unternehmers vor Beginn des Bahnbaues in Höhe von 7000 Mk. zu bedingen.

Dieser Betrag kann nach Vollendung des Baues zur Hälfte zurückgegeben werden. Sollte etwa bei Erteilung der allgemeinen Erlaubnisbedingungen seiten der Ministerien des Innern und der Finanzen Kautionsbestellung durch den Unternehmer gefordert werden, so kann jene besondere Kautionsstellung wegfallen, wenn die dann zu erlangende Haftsumme zugleich für die gehörige Erfüllung der vorstehenden Bedingungen haftet. Wenn der Straßenbauverwaltung eine Forderung an den Bahnunternehmer erwächst, und er sie innerhalb der ihm gesetzten Frist nicht befriedigt, so kann die Straßenbauverwaltung sich ohne weiteres aus der Haftsumme bezahlt machen. Solchen-

falls hat der Bahnunternehmer innerhalb der ihm hierzu zu setzenden Frist die Haftsumme jedesmal auf die ursprüngliche Höhe wieder zu ergänzen.

13. Der Bahnunternehmer hat in allen, den sächsischen Bahnteil betreffenden Angelegenheiten, soweit solche im Rechtswege zum Austrage zu bringen sind, vor dem Landgerichte, bez. Amtsgerichte Leipzig Recht zu nehmen und erkennt diesen Gerichtsstand als für ihn verbindlich ausdrücklich an.

Die Behändigung von Ladungen, Verfügungen und Eröffnungen aller Art seiten der bezeichneten Gerichtsbehörden sowohl, wie seiten der Straßenbauverwaltung und der Organe derselben, kann mit Rechtswirkung gegen den Unternehmer an seine Vertreter erfolgen, wozu der Unternehmer denselben ständigen Auftrag ausdrücklich zu erteilen hat.

Wegen der Bedingungen der Reichstelegraphenverwaltungen für die Bahn vergl. § 14.

§ 42. Fortsetzung. **Die von dem Ministerium des Innern und dem Regierungskommissar für die elektrischen Straßenbahnen weiter gestellten technischen Bedingungen und erlassenen Vorschriften.**

Vom Ministerium des Innern, bez. dem Regierungskommissar für die elektrischen Straßenbahnen, sind noch weiter folgende Bedingungen gestellt und Vorschriften erlassen worden:

1. Als Unterlagen für die Genehmigung einer elektrischen Straßenbahn kommen in Betracht: Lagepläne der Bahn, Grundrisse im Maßstabe 1 : 1000, Zeichnungen der Längenprofile der Bahn mit den Richtungsverhältnissen, der Spurweite und der Kurven, Halbmessern der Bahnlinien, desgleichen der Querprofile im Maßstabe 1 : 100, wobei enge Stellen besonders zu berücksichtigen sind, Darstellung der Querschnitte, des Oberbaus mit der Schienenanlage und Schienenverbindung. Aus der Oberbauzeichnung muß das Profil der Schiene und Lasche, die Befestigung auf dem Fundamente, die Stoßanordnung, sowie die vollständige Einrichtung der Weichen genau zu ersehen sein. Für die Weichenzeichnung ist der Maßstab 1 : 5 anzuwenden. Ferner sind erforderlich die Darstellungen der Gestänge, der Spanndrähte, Leitungen, Isolatoren, der Leitungskanäle und Schienenverbindungen mit genauen Maßangaben, weiter Zeichnungen der Wagendepots und Reparaturwerkstätten, der Kraftstationen im Maßstabe 1 : 100, die Angabe der Berührung der Strecke mit anderen Linien, Übersichtspläne. Desgleichen ist eine genaue Darstellung des gesamten Motorwagens im Maßstabe von mindestens 1 : 15 mit Angabe der Gewichte, maximalen Belastungen und der Leistungsfähigkeit der Motoren nebst Sonderzeichnung der Bremsvorrichtungen und der Motor-

schaltung notwendig. Alle diese Unterlagen sind in mindestens doppelten Exemplaren zu beschaffen.

Der Erläuterungsbericht, dem ein graphischer Fahrplanentwurf beizufügen ist, hat u. a. die Berechnung der vorkommenden elektrischen Größen, der Festigkeitsverhältnisse, der Fahrgeschwindigkeiten u. s. w. zu enthalten. Auch sind Angaben über die Konstruktion der zu befahrenden Brücken zu machen und es ist die Verkehrssicherung an Knoten- und Kreuzungspunkten — auch mit anderen Linien — zu bezeichnen.

Beim Entwurfe der Zeichnungen für Motorwagen ist auf die Möglichkeit Bedacht zu nehmen, an den Stirnseiten des Wagenkastens leichte, herunterlegbare Fänger nach Art der amerikanischen Fenders anzubringen, sobald deren Bewährung feststeht. Der Räumer an den Rädern wird hierdurch nicht entbehrlich, da die bis jetzt versuchten Fänger an Wagenkasten nicht ausschließen, daß eine gestürzte Person doch bis unter die Plattform komme.

In den Querschnittsdarstellungen ist, wie schon bemerkt, die Bettung der Schienen anzugeben. Dieselbe soll aus durchlässigem, sich trocken haltendem Materiale bestehen, es ist auf eine derartige trockene Bettung Wert zu legen, da dieselbe vermöge ihrer schlechten Leitungsfähigkeit den Übergang von Strömen nach der Erde wesentlich erschwert und somit auch die nachteiligen Wirkungen solcher Erdströme abmindert.

2. Zur weitern Abminderung dieser Wirkungen und zwar derjenigen nach metallenen Leitungen im Boden (Rohrleitungen u. s. w.) bleibt es vorbehalten, einen direkten Anschluß dieser Leitungen in der Nachbarschaft der Centralstation an den negativen Pol der Dynamomaschine oder eine ähnlich wirkende Sicherungsvorkehrung zu verlangen.

3. Das Verkehren von Anhängewagen wird bei Aufstellung der Fahrpläne insoweit zu berücksichtigen sein, als Linien, für welche dieser Verkehr vorgesehen wird, nicht diejenige höhere Geschwindigkeit erhalten können, welche für den Einzelwagenverkehr eben noch statthaft erscheint. Die mechanische Bremsung des Anhängewagens muß der des Motorwagens an Güte gleichkommen.

4. Die Unternehmer haben sich wegen der ebenerdigen Überschreitung der Geleise der Staatseisenbahn an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen und an die betreffende fremde Staatseisenbahnverwaltung wegen Kreuzung ihrer Geleise zu wenden und deren Genehmigung einzuholen.

5. Dem Ministerium des Innern ist wegen der Fristberechnung (s. die Bedingungen der Regierung in §§ 39, 40) Anzeige von der Betriebseröffnung zu erstatten.

6. Die Bestätigung des verantwortlichen Leiters einer elektrischen Straßenbahn hat durch das Ministerium des Innern zu erfolgen.

7. Das öffentliche Interesse läßt eine vollständige Sicherung der akademischen Lehranstalten gegen Störung während der Unterrichtszeit durch die grellen Glockensignale der elektrischen Straßenbahnen geboten er-

scheinen und es sind diese Signale daher in der unmittelbaren Nähe jener Anstalten zu dieser Zeit thunlichst zu vermeiden.

8. Wegen kleinerer unbedeutender Linienänderungen kann der Staatskommissar mit dem Stadtrate unmittelbar verhandeln, wegen solcher Punkte auch direkt mit der Kreishauptmannschaft ins Vernehmen treten, allenthalben die nachträgliche Genehmigung des Ministeriums vorausgesetzt.

9. Ausreichende Schutzvorrichtungen sind zur Verhütung des Auffallens von Schwachstromleitungen (Telegraph, Telephon) auf den Fahrdraht der elektrischen Bahn und des Stromübergangs aus letzterm in erstere anzubringen.

Die Anwendung dieser Schutzvorrichtungen ist nicht ohne vorherige Verständigung mit dem Regierungsvertreter zu treffen.

10. Für die Befahrung der verschiedenen Straßenbahnkreuzungen und Kurven macht sich die Vorsichtsmaßregel nötig, schon 15 m vor der Kreuzungsstelle die Fahrgeschwindigkeit auf 10 km pro Stunde ermäßigt zu halten, was die Verpflichtung nicht ausschließen soll, unter ungünstigen Verhältnissen eine noch weitergehende Verlangsamung vorzunehmen. Vor der Kreuzung mit der Staatsbahn ist zu halten und erst wieder anzufahren, wenn sich die Staatsbahnstrecke durchaus frei erwiesen hat.

An den Kreuzungen mit anderen elektrischen Bahnen ist ein gemeinschaftlicher Wärter aufzustellen. Derselbe hat bei Tage eine transportable Wendescheibe, des Abends ein grünes bez. rotes Licht als Signal anzuwenden.

11. Bezüglich der Straßenbahnstrecken auf den Vorortfluren (Außenstrecken) wurde für eingeleisige Linien die Mittellage des Geleises und eine Fahrbahnbreite von 7,9 m für sehr erstrebenswert gehalten, jedoch wo es schwer hält, dies zu erzielen, einer Verschiebung der Geleismitte um 1,25 m aus der Fahrbahnmitte zugestimmt. Hierdurch wird auf der andern Straßenseite der Durchgang des Fahrverkehrs gestattet und gleichzeitig die symmetrische Grundlage für den später etwa vorzunehmenden Ausbau des zweiten Geleises gegeben, ebenso jetzt schon für den Ausbau der Weichen. Bei letzterm wurde von der für zweigleisige Strecken vorgesehenen Fahrbahnbreite von 10,6 m abgesehen.

Eine Lokalerörterung aller beteiligten Stellen für die Feststellung der Geleisanlage auf den schmalen Vorortwegen wird für erwünscht gehalten, um schon von vornherein darüber Klarheit zu schaffen, nach welcher Seite oder ob auf beiden Seiten eine Straßenverbreiterung bei steigendem Verkehre am zweckmäßigsten ist.

Die zu passierenden Brücken sind einer Prüfung ihrer Tragfähigkeit sowohl durch Berechnung, wie durch Belastungsprobe zu unterziehen.

Auf den Außenstrecken ohne Straßenbeleuchtung soll während der Dunkelheit die am Tage zugelassene Geschwindigkeit um 20% abgemindert werden.

Die Abminderung der Lichtwirkung der für Beleuchtung der Außenstrecken besonders wichtigen vorderen Reflektorlaternen an den Motorwagen (durch Streifen, farbige Gläser) ist thunlichst zu vermeiden.

12. Für den Fall der Fortsetzung der Straßenbahnlinien über die bisherige Endstation hinaus durch eine andere Gesellschaft ist die Möglichkeit eines glatten Verkehrsübergangs auf die Anschlußlinie im voraus zu wahren.

13. Kommt die teilweise Mitbenutzung des Streckenstücks der Straßenbahn einer andern Gesellschaft in Frage, so ist bei der Konzessionierung der betr. Linie dieser letztern zu Gunsten der andern ein entsprechender Vorbehalt in die Bedingungen aufzunehmen.

14. Soweit Strecken elektrischer Straßenbahnen außerhalb der Stadtgrenze zu liegen kommen, hat die Stadtgemeinde auf die ihr in den ihrerseits mit den Straßenbahngesellschaften bez. deren Rechtsvorgängern geschlossenen Konzessionsverträgen vorbehaltenen Anfalls- und sonstigen Erwerbsrechte zu Gunsten des Staatsfiskus zu verzichten und es sind diese Rechte ebenmäßig von den Bahngesellschaften dem Staatsfiskus einzuräumen.

Aus den Erinnerungen bez. Vorschriften des Staatskommissars sei ferner noch hervorgehoben:

15. In der Reparaturwerkstatt für Motorwagen ist ein durchgehender Hohlraum unter sämtlichen Hallengeleisen zur Erleichterung der Untersuchung der Wagen vorzusehen.

16. Es empfiehlt sich, den Motor auf Geschwindigkeit bis zu 25 km in der Stunde einzurichten, günstigsten Nutzeffekt aber auf etwa 18 km zu legen. Dies hindert nicht, daß auf engen Straßen mit starkem Verkehre nur mit 12 km Geschwindigkeit und nach Bedarf mit noch weniger gefahren werde, entspricht aber nach den vorliegenden Erfahrungen am besten den verschiedenen Verhältnissen, welchen sich der Betrieb anzupassen hat.

Der große stumpfwinklige Räumer vor den Rädern des Motorwagens ist auf 30 cm Höhe zu bringen und nahezu vertikal zu stellen.

Die unteren Trittkanten sind abzurunden und die Trittunterfläche von nach unten vorstehenden Schraubenköpfen, Bolzen u. s. w. freizuhalten.

Der gesamte Raum unter der Plattform bis zum Räumer soll eine freie Höhe von 360 mm haben.

Die Bremse soll so konstruiert sein, daß bei der gewöhnlichen Justierung eine Kurbelumdrehung zum Bremsen genügt.

Die gleichzeitige Handhabung der Gegenstrom- und der mechanischen Bremsung muß in einfacher Weise möglich sein; die elektrische oder Luftbremse muß für den Motor- und Anhängewagen gleichzeitig wirken; das Bremsgestänge vor dem Räumer muß 36 cm über dem Schienenkopfe liegen. Die Luftdruckbremse ist dauernd als Gebrauchsbremse zu benutzen.

Thunlichste Herabminderung der Motorgeräusche, also namentlich einfache Übersetzung ist anzustreben. Hierbei ist auch Wert darauf zu legen, daß der die Räder des Motorwagens umgebende Eisenblechrahmen sorgfältig befestigt ist und nicht kleine Zwischenräume zwischen dem Wagengestelle und den Rädern läßt. Denn durch das hieraus entstehende Klappern wird ein ganz erhebliches Geräusch verursacht.

Die Kuppelung der vom Motorwagen nach den Anhängewagen gehenden elektrischen Lichtleitung ist derartig einzurichten, daß das Publikum an keiner Stelle imstande ist, einen die Betriebsspannung führenden Teil freizulegen und zu berühren. Ebenso ist der Notausschalter an der Decke des Motorwagens so abzuschließen, daß kein stromführender Teil mit der Hand erreicht werden kann.

Die Plattformen der Wagen sind kräftig zu beleuchten, die Strecke durch weiße Reflektorlaternen.

Das Auf- und Abspringen auf die und von den Wagen in voller Fahrt ist zu verbieten, desgleichen der Aufenthalt auf den Trittbrettern der Wagen während der Fahrt. (Am besten wäre es, auch die zum Absteigen vorgesehene Seite der Plattform für gewöhnlich leicht verschlossen zu halten.)

Zwischen dem Motor- und Anhängewagen soll versuchsweise ein Scheren- oder Röhrengitter angebracht werden, um das Publikum davon abzuhalten, zwischen die Wagen zu kommen.

Erwünscht wäre eine Vorrichtung, welche das Publikum, namentlich an den Haltestellen, thunlichst verhindert, unmittelbar hinter einem Straßenbahnwagen ohne gehörige Vorsicht in der Richtung auf das zweite Geleis die Straße zu überschreiten, da hierbei ein Überfahrenwerden durch einen entgegenkommenden Straßenbahnwagen nur zu leicht möglich ist. Zweckmäßig scheint zu dem Ende die Anbringung eines größern, nach hinten abstehenden Schildes an der hintern Seite des Wagens mit der großen Aufschrift: „Achtung! Wagen!" — Auf Anregung des Kommissars für elektrische Straßenbahnen hat der Rat der Stadt Leipzig den Straßenbahngesellschaften aufgegeben, daß bei dem vorschriftsmäßig stets im Schritttempo zu bewirkenden Vorbeifahren eines Straßenbahnwagens an einem haltenden Straßenbahnwagen zur Warnung für die absteigenden Fahrgäste vom Wagenführer des vorbeifahrenden Wagens das Läutezeichen zweimal gegeben werde. So dankenswert diese Vorschrift an sich ist, so hat sie den einen Mangel, daß der Passant diesem Glockenzeichen, solange er den entgegenkommenden Wagen nicht sieht, leicht als von dem Führer desjenigen Wagens, von dem er abgestiegen, ausgehend halten und es sonach in mißverständlicher Auffassung unbeachtet lassen wird, dadurch sich aber trotzdem in Gefahr bringen kann. Und, wie bemerkt, nicht allein das Vorbeigehen kurz hinter einem stehenden Straßenbahnwagen ist sehr gefährlich, sondern namentlich dasjenige hinter einem im Gange befindlichen Wagen, da man insbesondere hinter Doppelwagen und an Kurven den entgegenkommenden Wagen oft zu spät sieht.

17. Am Gestänge ist eine hektometrische Stationierung durchzuführen. Die Rohr- und Gittermasten müssen die Höhenlage des Fahrdrahtaufhängepunktes von mindestens 6 m über dem Schienenkopfe bei dem gewöhnlichen Spanndrahtdurchgange ermöglichen. Die Höhenlage der Ausleger bei eingeleisigen Bahnen muß daher mindestens 6,15 m betragen. Jeder Spanndraht oder Leitungsstützpunkt an Gebäuden soll von der Stromleitung durch zweifache Isolierungen getrennt sein.

18. Die Haltestellen sind auffällig zu bezeichnen.

Dazu gehört aber meiner Ansicht nach auch, daß dies in der Dunkelheit geschieht, was leider zumeist nicht der Fall und daher um so störender ist, als die elektrischen Straßenbahnen nur an den festgesetzten Haltestellen Gelegenheit zum Einsteigen geben. Eine bessere Beleuchtung der Tafeln an den Haltestellen ist Bedürfnis; es wäre vielleicht zu erwägen, ob die Tafeln nicht durch einen selbstleuchtenden Anstrich auch in der Dunkelheit leichter kenntlich gemacht werden könnten.

19. Die gewerbepolizeiliche Anerkennung der Kraftstation als gewerbliche Anlage und der Betriebstüchtigkeit der maschinellen Anlage ist erforderlich. Außerdem bedarf es aber ihrer Genehmigung durch die Kreishauptmannschaft gemäß der Verordnung vom 12. Oktober 1883, sobald sie von einer Stadtgemeinde mit rev. St.O. unternommen wird.

Der Nachtbetrieb in der Kraftstation der elektrischen Straßenbahn über die geordneten Betriebsstunden hinaus ist nur dann und zwar ganz ausnahmsweise zulässig, wenn Betriebsstörungen bereits eingetreten sind oder offenbar bevorstehen würden. Belästigungen und Störungen der Nachbarschaft sind zu verhindern.

19a. Die automatischen Linienausschalter in der Kraftstation müssen im Nebenschlusse mit Vorrichtungen versehen sein, die vor Wiedereinlegen des Ausschalters erkennen lassen, daß nicht noch Kurzschluß auf der Strecke besteht.

20. Die Pläne einer zu errichtenden Straßenbahn sind von der untern Verwaltungsbehörde auf 14 Tage zu jedermanns Kenntnis und Erhebung von Widersprüchen in dieser Frist öffentlich auszulegen und es ist eine entsprechende Bekanntmachung zu erlassen.

Die etwa erhobenen Widersprüche sind von der untern Verwaltungsbehörde zu prüfen, zu erörtern und unter Zuziehung eines Sachverständigen in Verhandlung zu nehmen. Soweit sie sich in diesem Verfahren nicht erledigen lassen, sind sie durch die Kreishauptmannschaft dem Ministerium des Innern zur Entschließung vorzulegen.

21. Bezüglich der unterirdischen Stromzuführung fehlt zunächst noch der Nachweis der Bewährung des vorgeschlagenen Systems durch einen alle Verhältnisse klarlegenden größern Dauerversuch. Eine kurze Versuchsstrecke

hat so einfache Verhältnisse, daß sich aus dem Betriebe hier keine zuverlässigen Schlüsse ziehen lassen. Außerdem sind die gemachten Erfahrungen noch nicht allenthalben befriedigend gewesen, und wenn es sich auch hierbei um die gewöhnlichen Anfangsmängel einer neuen Einrichtung gehandelt haben wird, so sind doch nach deren technischer Überwindung noch grundsätzliche Bedenken zu beseitigen, die nur ein Versuch unter schwierigen Verhältnissen zu heben vermag.

Für die staatliche Aufsicht besteht in erster Linie das Bedenken, daß die geplante Einführung auf verhältnismäßig kurzen Linienabschnitten die Wagenführer an den Übergangsstellen zu einer besondern Aufmerksamkeit auf den Stromzuführungswechsel nötigt und somit von der Beobachtung der Geleise ablenkt.

Solche Übergangsstellen werden sich mehren, wenn es nicht gelingt, das System in jeder beliebigen Abzweigung und Kreuzung gut durchzuführen. Bis jetzt sind derartige Stellen thunlichst ausgespart worden. Gerade hierüber muß zunächst Aufschluß gegeben werden und es ist deshalb notwendig, daß vor dem Baue weiterer unterirdischer Anlagen eine Strecke mit starkem Verkehre, auf welcher alle Schwierigkeiten vorkommen, nach dem vorgeschlagenen Systeme eingerichtet und betrieben werde. Es hat keine Bedenken, an den übrigen für unterirdische Stromzuführung vorgesehenen Teilstrecken bis zur vollen Erprobung des Systems provisorisch Luftleitung anzuwenden, da überhaupt das ästhetische Moment bei der Auswahl der Strecken mit unterirdischer Zuführung bis jetzt nicht ausschlaggebend gewesen sein kann.

Bei der Versuchsstrecke darf aber nicht das technisch Schwierige und für den Wert des Systems eigentlich Maßgebende wegbleiben und es ist deshalb zu verlangen, die Haltestellengeleise und die Gabelungen in die unterirdische Zuführung richtig einzubeziehen. Nur dann wird man erkennen, was das System zu leisten vermag und ob seine weitere Anwendung zu fördern ist.

Bewährt sich das System technisch und wirtschaftlich, so empfiehlt es sich immerhin, daß bei weiterer Einführung von der Anwendung auf abgerissene kurze Streckenteile Abstand genommen werde und es möchte eine Linie, die teilweise unterirdisch gebaut werden soll, diese Anordnung auf einer sich im Betriebe von selbst deutlich markierenden, nicht nur von Äußerlichkeiten abhängigen Strecke erhalten. Mindestens muß eine derartige Strecke durch Haltepunkte abgegrenzt werden, damit der Führer nicht in voller Fahrt seine Aufmerksamkeit der Straße entziehen muß. (V.O. d. Min. d. J. vom 2. Dezember 1895, die Dresdener elektrischen Straßenbahnlinien betr.)

Die technischen Bedingungen für die Außenbahnen sind im wesentlichen dieselben wie für die Innenbahnen. Bemerkt sei nur, daß bei 2 Geleisen eine Fahrbahnbreite von 9,7 m vorgeschrieben ist, daß die Fahrkanten der äußeren Schienen 4 m voneinander entfernt zu halten sind und 1,10 m Abstand zwischen Fußwegkante und nächster Schiene einzuhalten ist.

§ 43. Fortsetzung. Bestimmungen aus Konzessionsverträgen zwischen Sächsischen Gemeinden und Gesellschaften für die Unternehmung elektrischer Straßenbahnen mit oberirdischer Leitung[1].

Solche Vertragsbestimmungen bedürfen in Städten mit rev. Städteordnung der Mitentschließung der Stadtverordneten.

1. In erster Linie sind die von der Staatsregierung für den elektrischen Betrieb der Straßenbahnen aufgestellten Bedingungen (s. § 39) maßgebend.

Weiter sind für die vertragschließenden Gesellschaften die von den Gemeindekollegien aufgestellten Bedingungen bindend. (S. § 44.)

2. Der Rat behält sich vor, jederzeit anzuordnen, daß versuchsweise auf einzelnen Motorwagen Akkumulatorenbetrieb angewendet wird, und wenn sich der letztere nach dem Ermessen des Rates bewährt, denselben für alle Motorwagen (für die innere Stadt) vorzuschreiben.

3. Die Konzessionarinnen sind verpflichtet, innerhalb der auf den Beginn des elektrischen Betriebes nächstfolgenden 10 Jahre auf Verlangen des Rates zu den bisher genehmigten Linien in einer für jeden einzelnen Fall vom Rate nach billigem Ermessen zu bestimmenden Frist weitere Kilometer neue Bahnlinien — zweigeleisig für einfach gerechnet — für elektrischen Betrieb in gleicher Weise zu bauen und zu betreiben.

Die Linienführung dieser neu zu bauenden Kilometer elektrische Straßenbahn bestimmt lediglich der Rat.

4. Die Bauausführung und Einrichtung erfolgt auf Grund der von der Staatsregierung genehmigten Pläne, Zeichnungen und Erläuterungen nach den Anordnungen der zuständigen Behörden.

---

[1] Aus den Vertragsbestimmungen der Stadt Leipzig mit den dortigen Straßenbahngesellschaften.

Für den Stadtbezirk Dresden ist durch V.O. d. Min. d. J. vom 12. September 1871 das Straßenbahnwesen in die Hand des Stadtrates gelegt worden, welcher wegen der zur Kompetenz der Polizeidirektion gehörigen Punkte sich mit der letztern zu vernehmen und zu verständigen hat.

Die Zuständigkeit der Polizeidirektion in Straßenbahnangelegenheiten ist demnach bez. nach den dem Recesse vom 31. Januar 1853 angefügten Grundzügen über die Teilung der Sicherheits- und Wohlfahrtspolizei zu Dresden insoweit gegeben, als allgemeines sicherheitspolizeiliches Interesse in Frage tritt, insbesondere immer dann, wenn es sich um fahr- oder straßenpolizeiliche Vorschriften handelt.

Die Verträge mit den beiden Dresdner Straßenbahngesellschaften — der Dresdner und der Deutschen — vom 11. Dezember 1894 über die Genehmigung zu elektrischem Betriebe auf einigen Linien und vom 24. Mai 1898 über die Gestaltung des elektrischen Straßenbahnbetriebs hat daher der dortige Stadtrat abgeschlossen, welcher auch die Konzessionserteilung vermittelt hat. Der Inhalt dieser Verträge deckt sich im wesentlichen mit obigen Vertragsbestimmungen; die geringen Abweichungen, die in der Hauptsache in den örtlichen Verhältnissen gegeben sind, finden an geeigneter Stelle Berücksichtigung.

5. Die Zuführung des elektrischen Stromes von der Kraftstation[2] zu den in den Straßen verkehrenden Motorwagen erfolgt durch eine oberirdische Arbeitsleitung mit der Maßgabe, daß die Aufhängepunkte für letztere mindestens 6 m über der Schienenoberkante liegen.

Die Speiseleitungen sind innerhalb des Stadtgebietes unterirdisch zu legen, soweit nicht für einzelne Strecken die oberirdische Anbringung derselben genehmigt wird.

Auf den außerhalb des Stadtgebietes gelegenen Strecken können die Speiseleitungen oberirdisch angebracht werden.

Für den Betrieb der genehmigten elektrischen Straßenbahnlinien darf keine höhere Spannung als bis zu 500 Volt Gleichstrom verwendet werden.

Die Rückleitung des elektrischen Stromes erfolgt im wesentlichen durch die Schienen; diese sind zur Erzielung einer möglichst vollkommenen Rückleitung an den Stößen metallisch miteinander zu verbinden.

An Stellen, wo die Rücksicht auf wissenschaftliche Institute, die an der Bahnstrecke liegen, es erfordert, sollen, wenn und soweit die Einlegung neuer, bez. die Benutzung schon vorhandener Geleise zum elektrischen Straßenbahnbetriebe überhaupt gestattet wird, nach Anordnung der Oberbehörden, bez. des Rates besondere Vorkehrungen getroffen werden, um Störungen in der Benutzung dieser Institute thunlichst vorzubeugen.

Die Arbeitsleitungen sind in angemessenen Abständen durch Querdrähte — Aufhängedrähte — in der bestimmten Höhe und Richtung zu halten.

Die Aufhängedrähte sind entweder unmittelbar an den Häusern oder an den Masten zu befestigen, die zu diesem Zwecke im Straßenkörper besonders zu errichten sind; im erstern Falle sind Wandrosetten anzubringen und die Spanndrähte von der Stromleitung durch doppelte Isolierungen zu trennen.

Die zur Befestigung der Aufhängedrähte benutzten Masten müssen entweder stählerne Rundmasten oder schmiedeeiserne Gittermasten sein.

Die Form der Wandrosetten und der Masten bestimmt der Rat. Im allgemeinen wird hierzu noch folgendes bestimmt:

Wandrosetten müssen in den Straßen angebracht werden, wo die öffentlichen Gaslaternen an den Häusern angebracht sind, können aber auch in den Straßen verwendet werden, deren Breite die Aufstellung von Masten gestatten würde, und wo die öffentlichen Gaslaternen frei stehen.

Die Entscheidung hierüber steht dem Rate zu.

Masten sind in der Regel in allen mit Straßenbäumen bepflanzten Straßen, auf allen Plätzen und im freien Gelände anzuwenden; ihre archi-

---

[2] In Dresden hat sich die Stadtgemeinde verpflichtet, die Ausführung der elektrischen Anlagen, welche für die Inbetriebsetzung der Straßenbahnlinien innerhalb des Stadtgebiets erforderlich sind, bis zum 1. Juni 1900 zu bewirken, insoweit dem nicht die Bahnhofsumbauten oder die Umgestaltung der Marienbrücke entgegenstehen und unter der Voraussetzung, daß zu der Ausführung des westlichen Kraftwerkes auf dem hierfür bestimmten Areale zwischen Könneritz- und Stiftsstraße Genehmigung erteilt wird.

tektonische Gestaltung soll der Stadtgegend, wo sie aufgestellt werden, entsprechen und hat deshalb an jeder einzelnen Stelle nach der Anordnung des Rates zu erfolgen.

Masten mit 1 oder 2 Auslegern sind überall da, wo es der Rat für zweckmäßig erachtet, aufzustellen; diesem sind darüber vorher darstellende Zeichnungen zur Genehmigung vorzulegen.

Die Arbeitsleitung und die zu ihr gehörigen Aufhängedrähte sind so anzubringen, daß sie bei festlichen Aufzügen und dergleichen schnell und rechtzeitig entfernt werden können, sobald es der Rat verlangt.

Die Genehmigung zum Anbringen von Wandrosetten an den Häusern haben die Konzessionarinnen von den Hausbesitzern selbst einzuholen, wobei sie der Rat nach Möglichkeit unterstützen wird. In Fällen, wo der Hausbesitzer das Anbringen nicht genehmigt, ist der Aufhängedraht an einem vor dem betreffenden Hause zu errichtenden Maste zu befestigen.

In den Straßen, wo die Gaslaternen an den Häusern angebracht sind, Masten also an der Bordkante des Fußwegs nicht errichtet werden können, ist an der Mauer des Hauses, dessen Besitzer das Anbringen einer Wandrosette nicht gestattet, ein 16 cm starker schmiedeeiserner Pfosten zur Befestigung des Aufhängedrahtes aufzustellen, wozu der Rat im voraus Genehmigung erteilt.

Über die Legung der unterirdischen Speiseleitungen sind von den Konzessionarinnen vor Beginn dieser Arbeiten besondere Zeichnungen, aus denen die Richtung und die Tiefe dieser Leitungen ersichtlich ist, zur Prüfung und Genehmigung beim Rate einzureichen.

Die Konzessionarinnen sind verpflichtet, nach dem jeweiligen Stande der Technik und der Wissenschaft auf Verlangen des Rates alles zu thun, um die Einwirkungen des elektrischen Stromes auf die im Straßenkörper befindlichen Beleuchtungs- und Wasserleitungsanlagen zu verhindern, bez. abzuschwächen.

Zu diesem Zwecke haben die Konzessionarinnen — abgesehen von der oben getroffenen Bestimmung, daß nur bis 500 Volt Gleichstrom verwendet werden darf — auf möglichst vollkommene Rückleitung des zur Verwendung kommenden elektrischen Stromes Bedacht zu nehmen, namentlich durch Einlegung von Schienen kräftigsten Profils und durch gut leitende Verbindung der Schienenstöße mittelst fest eingenieteter starker metallischer Drähte.

Außerdem haben die Konzessionarinnen auch alle Bedingungen zu erfüllen, unter denen die Zustimmung der Reichspost- und Telegraphenverwaltung zum elektrischen Betriebe der Bahnlinien erteilt worden ist, bez. noch erteilt werden wird[3].

---

[3] Die Stadtgemeinde Dresden hat sich verpflichtet, die sämtlichen zum Betriebe der Straßenbahnlinien und Fahrstrecken solcher erforderlichen Stromzuführungsanlagen herzustellen, die außerhalb des Stadtgebietes liegenden jedoch nur unter der Voraussetzung, daß die Genehmigung zur Aufstellung und Anbringung dieser Anlagen von den betreffenden Gemeinden oder sonst zuständigen Stellen erlangt und die Bedingungen, unter denen diese Genehmigung erteilt wird, dem Rate annehmbar erscheinen, und ferner lediglich in derjenigen Er-



6. Die im Betriebe der Konzessionarinnen zur Verwendung kommenden Wagen sind Motorwagen und Anhängewagen, deren jeder höchstens 20 Sitz- und 14 Stehplätze haben darf; doch behält sich der Rat das Recht vor, für bestimmte Strecken oder Linien kleinere Wagen zu fordern.

Die Breite der Wagen in ihren äußeren Maßen soll 2 m nicht übersteigen. Die Wagen müssen gefällig gebaut und nach den vom Rate genehmigten Zeichnungen und Mustern eingerichtet und mit haltbarem Anstriche versehen sein. Das Gleiche gilt für die in Anhängewagen etwa umzuwandelnden jetzigen Pferdebahnwagen. Dabei behält sich der Rat vor, die Einstellung von sog. Sommerwagen als Anhängewagen zu fordern.

Bei Winterkälte sind zur thunlichsten Vermeidung des Eindringens kalter Luft in das Innere des Wagens an den Fenstern der Wagen bis etwa zur halben Höhe Friesdecken aufzuhängen; außerdem bleibt dem Rate vorbehalten, in der kalten Jahreszeit die Heizung der Wagen zu fordern.

Die Benutzung der Wagenfenster zu Reklamezwecken ist schlechterdings ausgeschlossen.

Bei Dunkelheit sind die Wagen elektrisch zu beleuchten; außerdem ist an den Stirnenden je eine kleinere Petroleumlampe anzubringen und zu brennen.

Die Signallaternen, deren Farben und sonstige Einrichtung der jeweiligen polizeilichen Genehmigung vorbehalten bleiben, sind mit Petroleum oder anderm Öl zu erleuchten.

Das elektrische Triebwerk jedes Motorwagens muß so stark sein, daß es bei voller Besetzung des letztern noch einen gleichfalls voll besetzten Anhänge-

---

streckung, in welcher auf dem nicht städtischen Gebiete die Abnahme des Stromes aus den städtischen Elektricitätswerken erfolgt.

Die Entschließung darüber, in welcher Art und Weise die Stromzuführungsanlagen auszuführen und darüber, ob und wie bestehende dergleichen abzuändern sind, steht innerhalb des Stadtgebietes lediglich dem Rate zu, doch sollen die Straßenbahngesellschaften vor der Beschlußfassung hierüber gehört werden. Dasselbe gilt für die außerhalb des Stadtgebietes liegenden dergleichen Anlagen, sofern nicht nach den von den betreffenden Gemeinden oder sonst zuständigen Stellen gestellten Bedingungen oder nach den mit diesen seitens der Stadtgemeinde vereinbarten Verträgen anderes bestimmt ist.

Demgegenüber haben sich die Dresdner Straßenbahngesellschaften verbindlich gemacht, sämtliche elektrische Energie, welche zum Bahnbetriebe und zur Beleuchtung der Wagen auf den Linien und Strecken erforderlich ist, ausschließlich aus den städtischen Elektricitätswerken zu beziehen. Diese Verpflichtung bezieht sich nicht nur auf die Fahrstrecken innerhalb des Stadtgebietes, sondern auch auf die außerhalb desselben liegenden Strecken, insoweit nicht für einzelne, außerhalb des Stadtgebietes fallende Strecken ein anderweiter Bezug des elektrischen Stromes nachgelassen wird.

Der Preis für die zum Bahnbetriebe, einschließlich der Beleuchtung der Wagen, gelieferte elektrische Energie darf für die vom 1. Januar 1899 an erfolgende Lieferung den Betrag von 12 Pf. für die Kilowattstunde nicht überschreiten.

wagen in den größten Steigungen der ganzen Bahnanlage ohne erhebliche Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit fortbewegen kann.

Jeder Motorwagen muß mit den notwendigen Schaltvorrichtungen versehen sein, um den Wagen in Bewegung setzen und seine Fahrgeschwindigkeit sachgemäß regulieren zu können.

Ferner muß jeder Motorwagen 2 voneinander unabhängige Bremsen haben, und zwar eine mechanische Handbremse für den regelmäßigen Bedarf und eine durch Elektricität oder Luftdruck thätig werdende Gefahrenbremse; die letztere muß bei Benutzung eines Anhängewagens durchgehend sein, d. h. nicht bloß auf den Motorwagen, sondern zugleich auch auf den Anhängewagen wirken; außerdem muß auch jeder Anhängewagen mit einer mechanischen Handbremse versehen sein.

Am Motorwagen muß jede Bremsvorrichtung für sich imstande sein, den vollbesetzten Wagen auf eine Entfernung von höchstens 10 m zum Halten zu bringen.

7. Ob und wieweit den Konzessionarinnen im Winter zur schnellern Beseitigung von Schnee und Eis vom Straßenbahnkörper das Salzstreuen gestattet werden wird, bleibt der Entschließung des Rates vorbehalten; soweit diese Erlaubnis den Konzessionarinnen erteilt wird, haben sie in Asphaltstraßen für den Quadratmeter Bahnkörper, der diesfalls bei Doppelgeleisen in einer Breite von 5,60 m und bei Einzelgeleisen von 2,85 m zu berechnen ist, 1 Mk. jährliche Entschädigung an den Rat bar zu zahlen.

Auf Brücken mit Eisenkonstruktion, sowie auf eine Entfernung von 50 m zu beiden Seiten solcher Brücken bleibt das Salzstreuen ein für allemal ausgeschlossen.

Auf Asphaltstraßen wird die den Konzessionarinnen hinsichtlich des Straßenbahnkörpers in seiner vorangegebenen Breite obliegende Reinigungs- und Unterhaltungspflicht, wozu auch das Bestreuen mit Flußsand bei Glätte gehört, durch die Organe des Rates für die Konzessionarinnen erfüllt.

Die dem Rate dadurch erwachsenden Kosten sind von den Konzessionarinnen zu erstatten, und zwar mit 36 Pf. pro Quadratmeter Straßenbahnkörper und Jahr für Erfüllung der Reinigungspflicht, einschließlich des Sandstreuens, jedoch ausschließlich der Schneebeseitigung vom Straßenbahnkörper und der Schneeabfuhr, wofür lediglich die Konzessionarinnen auf ihre alleinigen Kosten zu sorgen haben, und mit 75 Pf. pro Quadratmeter Straßenbahnkörper und Jahr für Erfüllung der Unterhaltungspflicht.

Wird die im 1. Absatz bestimmte jährliche Entschädigung von 1 Mk. pro Quadratmeter Straßenbahnkörper und Jahr von den Konzessionarinnen bezahlt, so fällt die im vorstehenden Absatze bestimmte Entschädigung von 75 Pf. pro Quadratmeter Straßenbahnkörper und Jahr weg.

Der Rat behält sich auch das Recht vor, von 5 zu 5 Jahren die im vorstehenden bestimmten Einheitssätze erneut prüfen zu lassen und, wenn und soweit sich dabei herausstellen sollte, daß diese Einheitssätze nach seinem, des

Rats, Ermessen den dabei in Betracht kommenden Verhältnissen nicht mehr entsprechen, angemessen zu erhöhen, bez. zu ermäßigen.

Durch die in den vorstehenden Absätzen getroffenen Bestimmungen wird das Recht des Rates, jederzeit zu fordern, daß die Konzessionarinnen die Reinigung und Unterhaltung des Straßenbahnkörpers selbst besorgen, in keiner Weise berührt.

Im übrigen besteht für die vom Rate übernommene Unterhaltung des Straßenbahnkörpers in Asphaltstraßen eine Anzeige- und Haftpflicht der Konzessionarinnen dergestalt, daß letztere ohne Verzug anzuzeigen haben, daß und wo sich schadhafte Stellen im Straßenbahnkörper zeigen.

Irgend eine Haftpflicht für etwaige Unglücksfälle, die nachweislich auf schadhafte Stellen oder hervorstehende Schienen im Straßenbahnkörper zurückzuführen sind, übernimmt der Rat jedoch mit der vorerwähnten Geschäftsführung für die Konzessionarinnen nicht; diese Haftpflicht verbleibt vielmehr ungeschmälert bei letzterer.

8. Für die Anlage der Kraftstationen gilt folgendes:

Die maschinelle Einrichtung muß zur Erzeugung der für die Durchführung des Höchstbetriebes auf allen konzessionierten Linien notwendigen elektrischen Energie reichlich genügen.

Wenn die Konzessionarinnen das zur Speisung der Kessel, zur Kondensation u. s. w. nötige Wasser aus einem Flusse entnehmen, so müssen sie es dem Flusse direkt wieder zuführen, aber nur in einem nach den Vorschriften der Medizinalpolizeibehörde gereinigten Zustande und in keiner höhern Temperatur, als von 35° Celsius.

Dasselbe gilt auch in dem Falle, wenn die Konzessionarinnen das in ihren Kraftstationen benutzte Wasser aus einer andern Quelle beziehen sollten, mit der Maßgabe, daß das Wasser dem nächsten Flusse zuzuführen ist.

Würden hieraus nach dem Urteile der Gesundheitspolizeibehörde gesundheitsschädliche Folgen sich ergeben, so darf die Wiederzuführung des Wassers in den Fluß entweder nur bis zur Höhe der von dieser Behörde vorgeschriebenen niedrigern Temperatur erfolgen, oder sie muß auf Kosten der Konzessionarinnen ganz beseitigt werden.

Zur Einlegung der für die vorerwähnten Wasserentnahmen aus Flüssen und für die Wiederzuführungen in die letzteren nötigen Rohrleitungen in die Straßen und Plätze erteilt der Rat im voraus Genehmigung; dagegen sind die Konzessionarinnen verpflichtet, etwaige Ansprüche, die aus diesen Wasserentnahmen und -wiederzuführungen von Fischerei- oder Mühlenberechtigten erhoben werden, allenthalben zu vertreten.

9. Die außerhalb des Stadtgebiets liegenden Bahnstrecken sind ein integrierender Bestandteil der Straßenbahn.

10. Die Konzessionarinnen haben ihre ganze elektrische Straßenbahnanlage, namentlich auch die Kraftstationen und sonstige bauliche oder maschinelle Einrichtungen, Geleise, Draht- oder Kabelleitungen, Masten und Rosetten, Wagen und sonstiges Inventar, immer in bestem Zustande zu erhalten, und

zwar dergestalt, daß alle zu ihrer Straßenbahnanlage gehörigen Gegenstände jederzeit den höchsten Anforderungen der Technik entsprechen; ebenso haben die Konzessionarinnen immer für gutes und dem Bedürfnisse entsprechend ausreichendes Wagenmaterial zu sorgen.

11. Über die Aufstellung der Fahrpläne, die Numerierung der Wagen, die Höhe und Erhebung des Fahrgeldes, die Bezeichnung der Linien an den Wagen, die Uniformierung, die Abzeichen und sonstige Bezeichnungen der Beamten, über die Anforderungen, die in Bezug auf Unbescholtenheit und Befähigung der Beamten zu stellen sind, die Fahrgeschwindigkeit u. s. w behält sich der Rat vor, teils in Form einer besondern Betriebsordnung, teils in Einzelerlassen oder Bekanntmachungen die jeweilig notwendig erscheinenden Bestimmungen zu treffen, denen sich die Konzessionarinnen im voraus unterwerfen.

Hinsichtlich der Höhe des Fahrgeldes wird schon hier folgendes festgesetzt:

a) bis zu 5000 m Fahrtlänge, gleichviel auf einer oder zwei Linien, darf nicht mehr als 10 Pf. Fahrgeld erhoben werden.
b) Für diesen Preis sind deshalb auch Umsteige- oder Übergangskarten auszugeben, die den Fahrgast berechtigen, mindestens einmal an einer von ihm zu wählenden Stelle, wo sich Linien jeder Konzessionarin kreuzen oder abzweigen, auf eine andere Linie derselben Konzessionarin überzugehen, um auf dieser die auf der ersten Linie begonnene Fahrt nach Befinden bis zur Gesamtlänge von 5000 m fortzusetzen.

Die Ausgabe von Abonnementskarten darf durch die unter a) und b) getroffenen Bestimmungen nicht beeinträchtigt werden[4].

---

[4] In Dresden sollte vom 1. Juni 1900 ab für den Straßenbahnbetrieb folgender Tarif in Kraft treten:

Es beträgt der Preis:

1. Bei Fahrten innerhalb des jeweiligen Stadtgebietes:
   a) für eine Fahrt auf ein- und derselben Straßenbahnlinie 10 Pf.;
   b) für eine Fahrt auf 2 zusammentreffenden oder sich kreuzenden oder sich aneinanderschließenden Straßenbahnlinien einer oder beider Straßenbahngesellschaften (Fahrt mit einmaligem Umsteigen) 15 Pf.
2. Bei Fahrten aus dem jeweiligen Stadtgebiete Dresden nach den Vororten und umgekehrt:
   a) für eine Fahrt auf ein- und derselben Straßenbahnlinie
      bei Strecken bis zu mindestens 3000 m 10 Pf.,
      " " " " 6000 m 15 " und
      " " von über " 6000 m 20 "
   b) für eine Fahrt auf 2 zusammentreffenden oder sich kreuzenden oder sich aneinanderschließenden Straßenbahnlinien einer oder beider Straßenbahngesellschaften
      für 2 Zehnpfennigstrecken 15 Pf.,
      für 1 Zehnpfennig- und 1 Fünfzehnpfennigstrecke 20 Pf. und
      für 2 Fünfzehnpfennigstrecken 25 Pf.

Bis zum Inkrafttreten des vorstehend festgestellten neuen Tarifs bleiben die gegenwärtig festgesetzten Fahrpreise bestehen.

12. Für jede neue Strecke ist von den Konzessionarinnen eine Dienstordnung aufzustellen, die der Genehmigung des Rats unterliegt.

Die Konzessionarinnen verpflichten sich ferner, Personen, die nach Ansicht des Rates für die ihnen im Betriebe der Konzessionarinnen übertragenen Dienstleistungen ungeeignet sind, auf Verlangen des Rates aus ihrem Dienste zu entlassen.

13. So oft in diesem Vertrage von Übernahme oder Erfüllung von Verpflichtungen seiten der Konzessionarinnen die Rede ist, sind die durch dergleichen Verpflichtungen erwachsenden Kosten allein von den Konzessionarinnen zu tragen, auch wenn dies im einzelnen Falle nicht ausdrücklich gesagt ist.

Für die von den Konzessionarinnen für alle von ihnen in diesem Vertrage u. s. w. übernommenen Verpflichtungen und Leistungen haftet dem Rate eine zu hinterlegende Sicherheit dergestalt, daß er sich aus ihr wegen aller ihm an die Konzessionarinnen zustehenden Forderungen ohne weiteres bezahlt machen, namentlich auch die hinterlegten Wertpapiere ohne weiteres verkaufen kann.

14. Alle durch diesen Vertrag und dessen gerichtliche oder notarielle Beglaubigung erwachsenden Kosten, einschließlich des dazu zu verwendenden Stempels, sind von den Konzessionarinnen allein zu tragen.

Ermäßigt sich in einem Jahre der Strompreis auf 10½ Pf. für die Kilowattstunde, so kann der Rat verlangen, daß vom 1. April des nächsten Jahres ab, jedoch nicht vor dem 1. April 1903, auch der Preis für die vorstehend unter 1b bezeichneten Fahrten (Fahrten mit einmaligem Umsteigen im Stadtgebiete) auf 10 Pf. ermäßigt wird. Eine künftige Wiedererhöhung dieses Fahrpreises bleibt in jedem Falle ausgeschlossen.

Die für die Benutzung der Elbbrücken an Stelle des tarifmäßigen Brückenzolls von den Dresdner Straßenbahnen zu gewährenden Abfindungssummen sind, wie folgt, festgesetzt worden:

a) Hinsichtlich der Dresdner Straßenbahngesellschaft:
   1. für die Albertbrücke
      vom 1. Januar 1900 ab auf 3000 Mk.,
      „ 1. „ 1910 „ „ 4000 „
   2. für die Augustusbrücke bez. die an deren Stelle tretende neue Brücke
      vom 1. Januar 1900 ab auf 9 000 Mk.,
      „ 1. „ 1910 „ „ 10 000 „
   jedoch mit der Maßgabe, daß diese Abfindungssumme auf die Zeit, während welcher die Brücke wegen ihres Umbaues etwa nicht befahren werden kann, nicht zu entrichten ist.

b) Hinsichtlich der Deutschen Straßenbahngesellschaft:
   1. für die Albertbrücke vom 1. Januar 1900 ab auf 3000 Mk., vom 1. Januar 1910 ab auf 4000 Mk.;
   2. für die Carolabrücke bis zum 31. Dezember 1909 wie bisher auf 1000 Mk., vom 1. Januar 1910 ab auf 2000 Mk.;
   3. für die Marienbrücke von der Befahrung derselben ab bis zum 31. Dezember 1909 auf 2000 Mk. und vom 1. Januar 1910 ab auf 3000 Mk.

15. Kontrahenten allerseits nehmen die in diesem Vertrage nebst Beilagen gegenseitig gemachten Zusagen und Versprechungen ausdrücklich an und sagen sich deren pünktliche Einhaltung und Erfüllung ausdrücklich zu.

§ 44. Fortsetzung. Für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen erforderliche allgemeine Bedingungen seiten der Gemeindeverwaltung[1].

Für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen hat der Stadtrat in . . . mit Genehmigung der Staatsregierung folgende allgemeine Bedingungen aufgestellt:

1. Die Genehmigung wird den Nachsuchenden nicht im allgemeinen, sondern nur für bestimmte Straßen und Plätze erteilt. Sie gilt auch nur für ihre Person; eine Übertragung der Erlaubnis auf andere Personen ist nur mit Zustimmung des Rates zulässig.

Spätestens 18 Monate nach demjenigen Zeitpunkte, zu welchem die Unternehmer die Genehmigung zur Herstellung der Anlage von allen zuständigen Behörden erhalten haben werden, haben die Unternehmer mit dem Betriebe der elektrischen Straßenbahn zu beginnen.

Der Sitz und Gerichtsstand des Unternehmens ist . . .

Dasselbe ist jedenfalls als ein selbständiges Unternehmen zu behandeln, dergestalt, daß es in keiner Weise mit anderen, insbesondere mit auswärtigen Unternehmungen irgendwie verbunden werden darf, und daß insbesondere Anlage- wie Betriebsmittel, Oberleitung wie Geschäftsführung, Buchung und Rechnungslegung auf das vom Rate konzessionierte Unternehmen zu beschränken sind.

Es ist bei Vermeidung einer Konventionalstrafe von 1000 Mk. für jeden Zuwiderhandlungsfall verboten, Elektricität zu Zwecken der Beleuchtung oder des Motorenbetriebes an Dritte abzugeben.

2. Die Genehmigung wird auf 40 Jahre vom Beginne des Betriebes an erteilt.

Später erteilte Genehmigungen zum Baue bestimmter Linien erlöschen zugleich mit der im 1. Absatze erwähnten Genehmigung.

Nach Ablauf dieser Zeit erlöschen alle Rechte und Befugnisse, die den Unternehmern seiten des Rates eingeräumt worden sind, und die Unternehmer willigen im voraus darein, daß nach Ablauf der 40 Jahre die gesamte Anlage mit allen Zubehörungen, insbesondere auch mit Schienen und Geleisanlagen, Stromzuführungseinrichtungen und sämtlichem rollenden Material, insbesondere ferner mit den außerhalb des Stadtbezirks liegenden Teilen der elektrischen Bahn und den in Verbindung mit der ursprünglichen Anlage etwa neu her-

[1] Aus den von der Stadt Leipzig den dortigen Straßenbahngesellschaften gestellten allgemeinen Bedingungen.

gestellten Linien und Abzweigungen ohne Entgelt in das Eigentum der Stadtgemeinde übergeht.

Letztere kann sich dann sofort selbst in den Besitz der Anlage setzen.

3. Ausgenommen von dem unentgeltlichen Anheimfall an die Stadtgemeinde nach Ablauf der Genehmigungsdauer sind:

a) die im Laufe der letzten 5 Jahre neu angeschafften Motorwagen;

b) die den Zwecken der elektrischen Straßenbahn dienenden Grundstücke der Unternehmer nebst den auf diesen Grundstücken errichteten Gebäuden und den in ihnen befindlichen maschinellen Einrichtungen, sowie allem sonstigen Zubehör im Sinne des § 65 S. B.G.B.[2].

Doch hat die Stadtgemeinde das Recht, diese Vermögensstücke zu dem nach Pkt. 7 zu ermittelnden Taxwerte käuflich zu übernehmen, und sich, wenn sie erklärt, dieses Recht ausüben zu wollen, in den Besitz der vorstehend erwähnten Vermögensstücke zu setzen.

Die Erklärung ist spätestens 12 Monate vor dem Ablaufe der Genehmigungsdauer abzugeben.

4. Die erteilte Genehmigung erlischt ferner, wenn die Unternehmer ihre Zahlungen einstellen oder wenn zu ihrem Vermögen das Konkursverfahren eröffnet wird.

5. Der Stadtgemeinde bleibt das Recht vorbehalten, schon nach Ablauf von 20 Jahren die Gesamtanlage, insbesondere auch einschließlich aller Erweiterungen, käuflich zu übernehmen.

Will sie dies thun, so hat sie mindestens 12 Monate vorher zu kündigen.

Das gleiche Recht mit gleicher Kündigungsfrist steht ihr sodann nur nach Ablauf des 25., 30. und 35. Jahres zu.

6. In allen Fällen, in denen Anlage und Betrieb auf die Stadtgemeinde übergehen, erwächst ihr keine Verpflichtung, Beamte, Bedienstete oder Arbeiter der Unternehmer oder andere Schuldverbindlichkeiten zu übernehmen.

Ausgenommen hieroon sind Dienstverträge mit Oberbeamten der Unternehmer, jedoch ohne daß diesen damit die Eigenschaft städtischer Beamten zugestanden wird und nur insoweit, als sie von der Stadtgemeinde längstens 3 Jahre nach dem Erlöschen der Genehmigung auszuhalten sind und mit der Beschränkung, daß im letzten Jahre vor diesem Erlöschen stattgefundene Honorar- und Gehaltserhöhungen nicht anerkannt zu werden brauchen; ausgenommen sind ferner auf den Betriebsgrundstücken mit Genehmigung des Rats hypothekarisch lastende Schuldverbindlichkeiten der Unternehmer, zu deren Übernahme mittelst Anrechnung auf den Kaufpreis die Stadtgemeinde insoweit verpflichtet ist, als sie diesen Kaufpreis nicht übersteigen; ausgenommen sind endlich Mietverträge, die die Unternehmer zur Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Betriebs über Ermietung von Grundstücken bis zum Schlusse des

[2] § 65 B.G.B.: Als Zubehörungen einer Sache werden Sachen angesehen, welche, ohne Bestandteile derselben zu sein, zu fortdauerndem Gebrauche bei ihr bestimmt und entweder körperlich mit ihr verbunden oder in das zu diesem Gebrauche erforderliche Verhältnis gebracht sind. Vergl. §§ 97, 98 des D.B.G.B.

vorletzten Jahres vor dem Erlöschen der Genehmigung abgeschlossen haben und die seiten der Stadtgemeinde längstens 3 Jahre von diesem Erlöschen ab auszuhalten sind.

Dagegen verpflichten sich die Unternehmer, in den in Abs. 1 bezeichneten Fällen die Stadtgemeinde auf deren Erfordern in alle Verträge, welche sie mit Dritten bezüglich der elektrischen Straßenbahn geschlossen haben, sowie in alle übrigen hierauf bezüglichen Vermögensrechte eintreten zu lassen, ohne hierfür eine Entschädigung zu erhalten. Auch haben sie alle Konzessionsrechte, welche sie im Anschlusse an die . . . Konzession von Anderen für Strecken eingeräumt erhalten haben, die mit den in . . . konzessionierten Strecken in Verbindung stehen, an die Stadtgemeinde unentgeltlich abzutreten.

7. Der Kaufpreis, welcher den Unternehmern für die von ihnen vorzeitig zu bewirkende Überlassung der Gesamtanlage zu bezahlen ist, wird in folgender Weise ermittelt:

A. Es wird nach den Bestimmungen über die Gesamtanlage eine Taxe aufgenommen, der der Zeitpunkt der Übernahme als derjenige der Wertsschätzung zu Grunde zu legen ist.

Hierbei sind — unbeschadet der Gültigkeit des Schlußsatzes von Pkt. 8 — die in Pkt. 3 erwähnten Vermögensstücke von den übrigen gesondert zu taxieren.

B. Die in Pkt. 3 erwähnten Vermögensstücke werden, wann auch immer die Überlassung der Gesamtanlage an die Stadtgemeinde stattfindet, nach der so ermittelten Taxe bezahlt.

C. Für alle übrigen Vermögensstücke, die nach Pkt. 2 in Verbindung mit Pkt. 3 nach Ablauf der 40jährigen Genehmigungsdauer unentgeltlich in den Besitz der Stadtgemeinde fallen würden, wird bezahlt, wenn die Überlassung der Anlage:

I. nach 20 Jahren stattfindet: der volle nach Pkt. 8 ermittelte Taxwert;
II. = 25 = = $^{3}/_{4}$ dieses Wertes;
III. = 30 = = $^{1}/_{2}$ des Taxwertes;
IV. = 35 = = $^{1}/_{4}$ = =

D. Zu diesen unter B und C bezeichneten Werten tritt zur Erfüllung des Kaufpreises noch hinzu, wenn die Überlassung der Anlage:

I. nach 20 Jahren stattfindet: der 13 fache Betrag;
II. = 25 = = = $10^{3}/_{4}$ = =
III. = 30 = = = 8 = =
IV. = 35 = = = $4^{1}/_{3}$ = =

des Reingewinns, der nach dem Durchschnittsergebnisse der letzten 5 Jahre vor der Überlassung zu ermitteln ist.

Als Reingewinn des Unternehmens ist der Überschuß der Betriebseinnahmen nach Abzug von $4^{1}/_{2}$ % Zinsen des Einlagekapitals über die Betriebsausgaben, einschließlich der Abschreibungen und Schuldzinsen anzusehen.

Die Abschreibungen müssen mindestens betragen:
für den Oberbau 2 %,
" die Stromzuführung 4 %,
" das rollende Material 8 %,
" Gebäude- und Werkstätteneinrichtung 1,5 %,
" Kraftstationen 8 %
des jedesmaligen Buchwertes dieser Vermögensstücke.

8. Zur Ermittelung des in Pkt. 3 und 7 erwähnten Taxwertes gilt folgendes:

a) Der Rat in Vertretung der Stadtgemeinde und der Unternehmer haben innerhalb 2 Monate vom Zeitpunkte der Kündigung oder der Übernahmeerklärung oder der thatsächlichen Übernahme an je einen Sachverständigen zu ernennen.

Unterläßt dies eine Partei, so geht das Recht zur Wahl des Sachverständigen auf die andere Partei über.

Im Falle eintretender Behinderung eines Sachverständigen ist von dem Wahlberechtigten binnen gleicher Frist von der Erklärung der Behinderung ab ein anderer Sachverständiger zu benennen.

b) Können die beiden Sachverständigen zu einer Einigung über die Feststellung des Wertes nicht gelangen, so erfolgt die Entscheidung durch einen von diesen Sachverständigen zu ernennenden Obmann; sollten sie sich über dessen Person nicht einigen, so ist die vorgesetzte Behörde zu ersuchen, den Obmann zu ernennen.

Falls der Obmann mit seiner Taxe unter der Taxe der beiden Sachverständigen bleiben, oder aber über dieselbe hinausgehen sollte, so gilt ersternfalls die niedrigste, letzternfalls die höchste Taxe der beiden Sachverständigen. Fällt die Taxe des Obmanns zwischen die beiden Taxen der anderen Sachverständigen hinein, so gilt die Taxe des Obmanns.

c) Bei der Abschätzung der Sachverständigen ist der wirkliche Wert der Gesamtanlage als eines zusammenhängenden betriebsfähigen Werkes, jedoch ohne Berücksichtigung der Rentabilität des Unternehmens oder des Ertragswertes, zu Grunde zu legen.

9. Die Unternehmer sind verpflichtet, innerhalb der ihnen gesetzten Frist den Betrieb im vollen Umfange zu beginnen und ihn ebenso uneingeschränkt und ohne Unterbrechung fortzusetzen, es sei denn daß der Betrieb aus Anlaß eines dringenden öffentlichen Bedürfnisses durch behördliche Anordnung untersagt wird, oder daß Naturereignisse, Krieg, Aufruhr oder Arbeitseinstellung der Angestellten den Bahnbetrieb unmöglich machen sollten. Jedenfalls darf der Betrieb nur so lange eingestellt werden, als das Hindernis dies unumgänglich nötig macht.

Für etwaige Nachteile, die ihnen durch solche Unterbrechungen im Betriebe erwachsen, können die Unternehmer weder von der Stadtgemeinde, noch von deren Beamten Schadloshaltung fordern.

10. Die Rechte der Unternehmer erlöschen außer in den in Pkt. 2 und 4 erwähnten Fällen, wenn sie entgegen den Bestimmungen in Pkt. 9 den Betrieb der Straßenbahn oder auch nur einzelner Teile ohne Genehmigung des Rats einstellen,

oder wenn sie den behördlich auferlegten oder vertragsmäßig übernommenen Verpflichtungen trotz schriftlichen Erinnerns nicht innerhalb der im Erinnerungsschreiben zu stellenden angemessenen Frist nachkommen, insbesondere auch die in Anspruch genommene Kaution nicht fristgemäß ergänzen sollten,

oder wenn die zur Durchführung des Betriebs erforderlichen Mittel durch Beschlagnahme oder Zwangsvollstreckung ihrer Bestimmung entzogen werden sollten,

oder endlich, wenn seiten des Ministeriums dem Rate die Zurücknahme der erteilten Genehmigung aufgegeben würde.

Erklärt in einem dieser Fälle der Rat das Erlöschen der Genehmigung, so kann er sich sofort selbst in den Besitz der Anlage samt allen Grundstücken, Gebäuden, Maschinen und sonstigen Zubehörungen, namentlich auch der Straßenbahnwagen und aller, auch der außerhalb des Stadtbezirks befindlichen Teile der Anlage setzen.

Er hat solchenfalls nur denjenigen durch Sachoerständige festzustellenden Wert der einzelnen Gegenstände der Gesamtanlage zu vergüten, wie dieser Wert ohne Verwendung der betreffenden Gegenstände für die Gesamtanlage bei dem Erlöschen der gedachten Rechte und Befugnisse sich herausstellt.

Eine andere Entschädigung hat er nicht zu gewähren.

Die Frist zur Wahl der Sachoerständigen läuft in diesem Falle oon der Erklärung des Rats an, daß die Genehmigung erloschen sei; im übrigen gilt über die Wahl und das Verfahren das in Pkt. 8 unter a und b Gesagte.

11. Nach Ablauf der ersten 3 Betriebsjahre oon der thatsächlichen Eröffnung der ersten Strecke an gerechnet, und von und mit Beginn des 4. Betriebsjahres an haben die Unternehmer an die Stadtgemeinde eine besondere jährliche Abgabe zu entrichten, die zunächst 2% des gesamten, auf allen Teilen der Anlage in und außerhalb des Stadtbezirks erhobenen Fahr- oder Frachtgeldes beträgt und nach je 5 Jahren um je 1% wächst bis zu 5%.

Diese Abgabe haben die Unternehmer binnen 8 Wochen nach Abschluß jeden Betriebsjahres an die Stadtgemeinde abzuliefern.

Ueberührt hiervon bleibt die Verpflichtung der Unternehmer zur Leistung aller sonstigen Steuern und Abgaben an Staat, Kirchen-, Schul- und Stadtgemeinde, sowie zu den in Pkt. 12 bezeichneten Leistungen.

12. Die Unternehmer sind verpflichtet, den Bahnkörper, zuzüglich des ganzen Mittelstreifens zwischen den Geleisen und von je 50 cm auf den Außenseiten der Geleise in Befolgung der hierüber bestehenden jeweiligen allgemeinen straßenpolizeilichen Vorschriften rein zu halten, insbesondere Schmutz-, Schnee- und Eismengen sofort oon der Straße wegzuschaffen, ferner an den Wagen zweckentsprechende Vorrichtungen zum Abhalten, bez. Auffangen der Schmieröle anzubringen.

Wird die Straßenreinigung von der Stadt übernommen, so bleibt dem Rate die Entschließung darüber vorbehalten, ob er die den Unternehmern nach Abs. 1 obliegende Reinigungspflicht ganz oder teilweise für den Unternehmer ausführen lassen will oder nicht; im erstern Falle haben die Unternehmer dem Rate nach dessen Wahl entweder nach den darüber von ihm ausgestellten Rechnungen die Selbstkosten allmonatlich zu erstatten oder den hierfür von dem Rate festgesetzten allgemein geltenden Betrag zu entrichten.

Die Unternehmer sind ferner verpflichtet, den Bahnkörper zuzüglich der in Abs. 1 bezeichneten Streifen nach Vorschrift des Rats herzustellen und in baulich gutem Zustande zu erhalten, bez. sich gefallen zu lassen, daß diese Herstellung und Unterhaltung auf ihre Kosten durch die Stadtgemeinde ausgeführt wird, und wenn eine Neubefestigung bez. Neubettung und Veränderung der Höhe und Richtung des Straßenkörpers sich notwendig macht — wobei Zeitpunkt, Art und Umfang dieser Befestigung bez. Bettung, sowie die Wahl des Materials dazu dem alleinigen Ermessen des Rats vorbehalten bleibt — nach dem gleichen räumlichen Umfange die Kosten hierfür zu tragen bez. zu erstatten. Die Zahlung ist zu leisten innerhalb 4 Wochen nach der Zahlungsaufforderung.

Jederzeit ist darauf zu sehen, daß der Oberbau der Bahn an keiner Stelle über die angrenzende Straßenoberfläche hinausragt. Wo dies infolge Senkung oder Abnutzung der Straßendecke anfängt einzutreten, ist durch Anschütten, Neupflastern und dergl. sofortige Abhilfe zu schaffen.

Auch haben die Unternehmer für jeden Unfall und jeden Schaden aufzukommen, welcher dadurch entsteht, daß eine Schiene über die angrenzende Straßenoberfläche hervorragt.

Erfüllen die Unternehmer innerhalb einer vom Rate gestellten Frist ihre Verpflichtungen nicht, so ist der Rat berechtigt, die erforderlichen Nachbesserungen auf Kosten der Unternehmer selbst ausführen zu lassen.

13. Wegen der in Pkt. 11 und 12 bezeichneten Leistungen kann der Rat, wenn die fälligen Beträge nicht innerhalb der vertragsmäßigen Frist bezahlt werden, ohne weiteres aus der gestellten Kaution sich bezahlt machen.

14. Die Unternehmer sind verpflichtet, dem Rate oder dessen Beauftragten jederzeit vollständige Einsicht in die ordnungsmäßig zu führenden Bücher zu gestatten und zu diesem Zwecke, wenn dies freiwillig nicht geschieht, zu dulden, daß der Rat, bez. Beauftragte desselben auch gegen den Willen der Unternehmer in deren Geschäftsräume sich begeben und die Bücher dort einsehen.

Die Einrichtung einer besondern Kontrolle zur Überwachung der nach Pkt. 11 zu entrichtenden Abgabe bleibt vorbehalten.

15. Für Nachteile, die im Betriebe der Gesamtanlage oder einzelner Teile dadurch entstehen, daß auf Anordnung von Behörden auf öffentlichen Verkehrsräumen Arbeiten vorgenommen oder solche Räume gesperrt werden, können die Unternehmer keine Schadloshaltung fordern.

Für alle Schäden, die infolge der Herstellung oder des Betriebes der elektrischen Bahn, namentlich auch durch die Leitungsdrähte oder deren Träger entstehen, haften die Unternehmer allein.

Werden infolge der Genehmigung oder des Betriebes der Bahn Klagen gegen die Stadtgemeinde erhoben, so hat letztere den Unternehmern rechtzeitig den Streit zu verkündigen, diese aber haben sodann die ergehenden Urteile gegen sich gelten zu lassen und die Stadtgemeinde von allen ihr durch dieselben auferlegten Verpflichtungen zu befreien, bez. schadlos zu halten.

16. Bei Feuersgefahr ist die Feuerwehr berechtigt, die der Handhabung der Feuerlöscheinrichtungen hinderlichen Straßenbahnanlagen, insbesondere Leitungs- und Spanndrähte u. s. w. zu beseitigen und zu diesem Zwecke auch zu zerstören, ohne daß den Unternehmern ein Schadenanspruch hierfür zusteht. Die Unternehmer sind aber verpflichtet, nach Beseitigung der Feuersgefahr für baldige Wiederherstellung der unterbrochenen Bahnstrecke auf eigene Kosten Sorge zu tragen.

Zur Vermeidung von Beschädigungen der Feuerwehrleute durch den elektrischen Strom bei derartigen Gelegenheiten haben die Unternehmer dann, wenn ein Schadenfeuer in den von der Straßenbahn durchzogenen Straßen entsteht, sofort sachkundige Personen nach dem Brandplatze zu entsenden, welche die Beseitigung der stromführenden Leitung besorgen.

17. Die Unternehmer sind verpflichtet, bei Genehmigung und Erbauung neuer Straßenbahnlinien durch die Stadt selbst oder durch dritte Personen ihre Linien kreuzen, auch sie auf Längen von höchstens je 400 m mit benutzen zu lassen.

Für diese Verpflichtung erhalten sie keinerlei Ansprüche an die Stadtgemeinde, dagegen soll der zur Mitbenutzung zugelassene Unternehmer jederzeit zu allen ihm zufallenden Verbindlichkeiten verpflichtet sein, und zwar unbeschadet seines Rechts auf Erstattung der diesfallsigen Kostenhälfte gegen den andern Unternehmer.

18. Unternehmer unterwerfen sich allen jeweilig geltenden polizeilichen Vorschriften, ohne hieraus Regreßansprüche an die Stadt herleiten zu können.

Auf Verlangen des Rats als Wohlfahrtspolizei müssen neue Sicherheitsvorkehrungen jederzeit getroffen, Haltestellen errichtet oder geändert und Wartehallen gebaut werden.

Die Feststellung des Fahrplanes unterliegt der Genehmigung des Rates. Der polizeilichen Genehmigung vorbehalten bleibt insbesondere die Fahrgeschwindigkeit, Umfang und Bauart der Wagen.

19. Unternehmer haben die Erlaubnis zum Baue und Betriebe, insoweit außer dem Rate noch andere Behörden in Frage kommen, von diesen selbst einzuholen, insbesondere von der Oberpostdirektion.

Ebenso haben sie selbst für eine geeignete Centrale zu sorgen und die Erlaubnis zu deren Bau und Betrieb sich zu verschaffen.

Endlich ist es ihre Verpflichtung, soweit sie zum Baue und Betriebe sonst noch Privateigentum berühren oder dessen irgendwie bedürfen, selbst mit den

Besitzern gütlich sich zu einigen und wenn eine gütliche Einigung nicht zu stande kommt und Einleitung des Enteignungsverfahrens nötig wird, die Kosten dieses Verfahrens und der Enteignung selbst zu erstatten.

Vorbehalten bleibt der Stadtgemeinde — wenn auch thunlichst oberirdische Leitung genehmigt werden soll — zu bestimmen, für welche Strecke ober- und für welche unterirdische Führung der Leitungsdrähte gefordert werden soll.

Vorbehalten bleibt ferner der Stadtgemeinde und dem Rate das Recht, später Änderungen in dieser Beziehung sowie auch die Einführung aller bewährten Verbesserungen auf dem Gebiete elektrischer Straßenbahnen zu verlangen, ohne daß deshalb den Unternehmern ein Recht auf Entschädigung zustände. Ob eine Neuerung als „bewährte Verbesserung" anzusehen ist, bestimmt der Rat nach billigem Ermessen.

20. Unternehmer, sowie ihre Beamten und Bediensteten unterstehen hinsichtlich des Betriebes in jeder Beziehung der allgemeinen polizeilichen Aufsicht und sind verpflichtet, den innerhalb ihrer Zuständigkeit vom Rate oder Polizeiamte oder deren Beamten erlassenen Anordnungen unbedingt Folge zu leisten.

Dem Rate ist im dienstlichen Interesse eine von ihm nach pflichtmäßigem Ermessen zu bestimmende Anzahl von Freikarten zu gewähren.

21. Für Erfüllung aller behördlich auferlegten und vertragsmäßig übernommenen Verpflichtungen haben die Unternehmer eine Kaution von 100000 Mk. in guten Werten beim Rate zu hinterlegen.

Von dieser Kaution sind 50 000 Mk. nach ordnungsmäßiger Vollendung des Baues und Wiederinstandsetzung der Straßen u. s. w. zurückzugeben; die anderen 50 000 Mk. bleiben hinterlegt und sind nach Inanspruchnahme durch den Rat binnen 4 Wochen zu ergänzen.

Bei Erweiterung des Betriebes über den in der ursprünglich erteilten Konzession bezeichneten Umfang hinaus bleibt es dem Rate vorbehalten, eine entsprechende Erhöhung der Kaution zu verlangen.

22. Wenn nachgewiesen ist, daß zum Baue und Betriebe einer projektierten elektrischen Straßenbahn genügende Mittel bereit gestellt sind — worüber das alleinige Ermessen des Rats entscheidet — wird mit den Unternehmern, vorbehältlich der Zustimmung der Stadtverordneten, weiter verhandelt werden.

Ein Recht erwerben dieselben nicht eher, als diese Zustimmung zu jeder Linie speciell erteilt und die Kaution nach Pkt. 21 eingezahlt, auch, soweit nötig, die Genehmigung der sonst zuständigen Behörden eingegangen ist.

23. Es bleibt vorbehalten, diese Bedingungen weiter auszuführen bez. zu ändern, vorbehalten bleiben insbesondere noch alle polizeilichen auf den Betrieb bezüglichen Bestimmungen.

24. Alle aus diesen Bedingungen, aus Verträgen, die mit den Unternehmern über Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn abgeschlossen werden, sowie alle aus Bau und Betrieb sonst noch entspringenden Streitigkeiten zwischen Stadtgemeinde oder Rat und den Unternehmern werden unter

Ausschluß des Rechtsweges durch ein aus unbeteiligten Personen zu bildendes Schiedsgericht endgültig entschieden.

Dasselbe soll aus 3 Personen bestehen, von denen je eine vom Rate und von dem betreffenden Unternehmer ernannt wird.

Die beiden so ernannten Schiedsrichter haben einen Dritten als Obmann zu wählen; sollten sie sich über dessen Person innerhalb einer Frist von 14 Tagen von der letzten Ernennung ab nicht einigen, so ist die Regierungsbehörde zu ersuchen, den Obmann zu ernennen.

Im übrigen gelten über das Verfahren hierbei die einschlagenden Bestimmungen der Civilprozeßordnung.

Das Schiedsgericht wird stets nur für den einzelnen Fall ernannt.

§ 45. d) In Württemberg.

Ein Gesetz oder eine Verordnung über die elektrischen Straßenbahnen besteht in Württemberg nicht. Elektrische Straßenbahnen zwischen 2 oder mehreren Orten fallen, wenn sie dem öffentlichen Personen- oder Güterverkehre dienen, unter das Württembergische Eisenbahngesetz vom 18. April 1843 und werden nach Maßgabe der Art. 6—9 dieses Gesetzes behandelt. Diese Artikel lauten:

Art. 6. Die Erbauung von Zweigeisenbahnen durch Privatunternehmer unterliegt der Konzession der Regierung.

Die Erteilung einer solchen Konzession wird an diejenigen Bedingungen geknüpft, welche erforderlich sind, um das Aufsichtsrecht des Staats über den Bau, den Betrieb und die Verwaltung der Bahn genügend sicher zu stellen.

Hinsichtlich der gezwungenen Abtretung des für die Ausführung solcher Konzessionen erforderlichen Eigentums kommt der § 30 der Verfassungsurkunde zur Anwendung.

Art. 7. Den Privatunternehmern einer Zweigbahn kann je nach dem Verhältnisse der letztern zu dem allgemeinen Landesinteresse, auf ihr Ansuchen, die Gewährleistung der Staatskasse für einen reinen Ertrag ihres Unternehmens bis zu 3½% des Anlagekapitals auf einen bestimmten Zeitraum mit ständischer Zustimmung zugestanden werden.

Diese Gewährleistung tritt jedoch, wofern etwas anderes nicht ausdrücklich festgesetzt worden, auch schon innerhalb des für ihre Dauer bestimmten Zeitraums außer Wirkung, wenn und sobald die vollendete Bahn während 10 sich folgender Jahre durchschnittlich wenigstens 4% Reinertrag gewährt hat.

Art. 8. Die Privatunternehmer der mit Zinsengarantie von seite des Staats gebauten Bahnen sind verbunden, dieselben auf das an sie unter ständischer Zustimmung ergehende Ansinnen nach 25jährigem Betriebe der vollendeten Bahn, gegen einfache Erstattung des Anlagekapitals oder früher gegen einen Zusatz von 15% zu demselben, der Staatsverwaltung abzutreten.

Die Größe des Anlagekapitals wird alsbald nach Vollendung der Bahn ausgemittelt.

Art. 9. Bei einem Privatunternehmen, das ohne Zinsengarantie von seite des Staats ausgeführt worden, tritt die Verbindlichkeit zur Abtretung an den Staat erst nach 25jährigem Betriebe der vollendeten Bahn ein.

Zu dem Ansinnen auf Abtretung ist ständische Zustimmung erforderlich.

Zu dem zu erstattenden einfachen Anlagekapitale, das alsbald nach vollendeter Bahn ausgemittelt wird, kann, wenn die Abtretung vor dem Ablaufe eines 50jährigen Betriebs geschieht, ein Zuschuß bis zu 10% gewährt werden. Bei späterer Abtretung findet kein Zuschuß mehr statt.

Die Minister des Innern und der Finanzen sind mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

Soweit die elektrischen Straßenbahnen nicht als Zweigeisenbahnen im Sinne des Art. 6 des angeführten Gesetzes anzusehen sind, nimmt das Ministerium des Innern als oberste Polizeibehörde ein Recht der Prüfung in Anspruch und erteilt die im öffentlichen Interesse erforderlichen Vorschriften im einzelnen Falle.

Allgemeine Bedingungen sind nicht aufgestellt. Bei Neukonzessionierungen oder Neuzulassungen findet ein thunlichster Anschluß an die in anderen Fällen bereits erteilten Vorschriften statt.

In nachstehendem gebe ich die im Regierungsblatte für das Königreich Württemberg 1897 S. 223 durch Bekanntmachung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten, vom 29. Oktober 1897 veröffentlichte Konzessionsurkunde für eine elektrische Straßenbahn von Ulm nach dem Bahnhof Neu-Ulm, welche für die Konzessionierung elektrischer Straßenbahnen in Württemberg als Muster gelten kann.

Der Elektricitätsgesellschaft vormals Sch. & Cie. in Nürnberg wird in Gemäßheit der Allerhöchsten Entschließung Sr. Königlichen Majestät vom 25. Oktober 1897 auf Grund des Art. 6 des Gesetzes vom 18. April 1843, betr. den Bau von Eisenbahnen, die Konzession zum Baue und Betriebe der auf württembergischem Gebiete liegenden Teilstrecke einer dem öffentlichen Personenverkehre dienenden elektrischen Straßenbahn zwischen Ulm und Neu-Ulm unter folgenden Bedingungen erteilt:

§ 1. Der Unternehmer hat für den Bau und den Betrieb der Bahn eine besondere Niederlassung in Ulm zu errichten. An dem Orte dieser Niederlassung hat er für alle auf den Bau und Betrieb der Bahn sich beziehenden oder aus der gegenwärtigen Konzessionsurkunde abgeleiteten Ansprüche Recht zu geben. Der Ort der Niederlassung gilt den württembergischen Behörden gegenüber als Sitz des Unternehmers.

§ 2. Für die gesamte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung ist ein Vorstand zu bestellen, der für die Geschäftsführung, insoweit sie der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist und überhaupt das Unternehmen den Behörden und dem Publikum gegenüber sowohl gerichtlich als außergerichtlich zu vertreten hat.

§ 3. Der Unternehmer ist verpflichtet, sich den Anordnungen zu unterwerfen, die von der Staatsregierung zu Ausübung des Aufsichtsrechts über seine Geschäftsführung erlassen wurden oder noch erlassen werden.

Die Einhaltung der Konzessionsbedingungen, sowie der seitens des Ministeriums des Innern unter dem 8. Februar 1896 erlassenen Vorschriften für die elektrischen Anlagen und den elektrischen Betrieb der Straßenbahn (s. §§ 46 und 47) und der unter dem 23. Januar 1897 erteilten Vorschriften für die Benutzung des württembergischen Teils der Ludwig-Wilhelmsbrücke über die Donau in Ulm zur Anlage und zum Betriebe der Straßenbahn wird, soweit die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs und die Instandhaltung der öffentlichen Wege und Plätze in Frage steht, durch die zuständigen städtischen Organe bez. durch die Behörden des Ministeriums des Innern überwacht. Im übrigen wird die Staatsaufsicht von dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, und den von demselben bezeichneten Behörden ausgeübt. Die durch die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts erwachsenden Kosten hat der Unternehmer zu ersetzen.

§ 4. Der Bau der Straßenbahn erfolgt nach den vorgelegten Plänen. Die Eröffnung der Bahn darf nicht eher erfolgen, als bis nach vorgängiger Prüfung des Schienenwegs und der sonstigen Betriebseinrichtungen durch die damit beauftragten Kommissäre von den Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, und des Innern die Erlaubnis hierzu erteilt ist.

Der Unternehmer ist auch nach Eröffnung der Bahn verpflichtet, diejenigen Änderungen an der bestehenden Anlage und den Betriebseinrichtungen vorzunehmen, welche die Staatsaufsichtsbehörde im Interesse des Verkehrs und insbesondere im Interesse der Sicherheit des Bahnverkehrs oder des Straßenverkehrs für erforderlich erachtet.

Nach Fertigstellung der Straßenbahn hat der Unternehmer dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, und dem Ministerium des Innern je einen Plan nebst Beschreibung der Bahn mit Zubehörden, dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, außerdem eine genaue Rechnung über die Kosten des Bahnbaus vorzulegen.

§ 5. Der Unternehmer ist verpflichtet:

1. die Verkehrs- und Betriebsordnung, sowie die Tarifsätze für die Bahn der Genehmigung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, zu unterstellen;
2. diesem Ministerium den jährlichen Betriebsabrechnungsabschluß einzureichen;

3. die von der Aufsichtsbehörde zu statistischen Zwecken für nötig erachteten Nachweisungen, sowie deren Unterlagen auf seine Kosten zu beschaffen und der Aufsichtsbehörde in den von ihr festgesetzten Fristen einzureichen.

§ 6. Der Staatsregierung bleibt ausdrücklich das Recht vorbehalten, auch Bahnen zu konzessionieren, die sich an die in dieser Konzession bezeichnete Bahn, sei es als Abzweigung oder Verlängerung anschließen oder sie kreuzen.

Ist der Unternehmer geneigt, solche Bahnen selbst zur Ausführung zu bringen und zu betreiben, so gebührt ihm unter sonst gleichen Bedingungen das Vorzugsrecht.

§ 7. Der Unternehmer hat zur Sicherstellung der ihm durch gegenwärtige Konzessionsurkunde auferlegten Verpflichtungen eine Kaution von 2000 Mk. entweder in bar oder durch faustpfändliche Hinterlegung von Schuldverschreibungen des Reichs oder eines Bundesstaats, welche zum Nennwerte berechnet werden, zu stellen.

Die Konzession tritt erst nach Übergabe des Kautionsbetrags an die Eisenbahnhauptkasse in Wirksamkeit.

Die Kaution haftet insbesondere für die von dem Unternehmer etwa beizutreibenden Kosten und Strafen und für die von dem Unternehmer unter Umständen zu ersetzenden Kosten der Wiederherstellung der benutzten öffentlichen Wege einschließlich des württembergischen Teils der Ludwig-Wilhelmsbrücke über die Donau in Ulm.

Ist die Kaution durch Inanspruchnahme derselben vermindert worden, so ist der Unternehmer verpflichtet, sie binnen 3 Wochen von der ihm zugehenden Aufforderung an auf den ursprünglichen Betrag wieder zu ergänzen.

§ 8. Die erteilte Konzession kann von dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, für erloschen erklärt werden, wenn eine der allgemeinen oder besonderen Bedingungen derselben nicht erfüllt wird und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer angemessenen Frist ohne Erfolg bleibt.

§ 9. Kommt der Unternehmer den ihm auferlegten Verpflichtungen nicht oder nicht vollständig nach, so kann, wofern nicht gemäß § 8 die erteilte Konzession für erloschen erklärt wird, das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, ihm hierzu angemessenen Termin bestimmen und nach dessen fruchtlosem Ablaufe die getroffenen Anordnungen auf Kosten des Unternehmers zum Vollzuge bringen, auch gegen denselben mit Geldstrafen bis zu 300 Mk. für den einzelnen Fall einschreiten, welch letzteren sich der Unternehmer als konzessionsmäßig festgesetzten Konventionalstrafen unterwirft.

§ 10. Der Unternehmer darf den Betrieb der Bahn nur mit Genehmigung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, aufgeben.

Will er die Bahn veräußern, verpfänden oder verpachten, so hat er hierzu gleichfalls die Genehmigung einzuholen.

§ 11. Die Konzession wird auf die Dauer von 50 Jahren, von heute an gerechnet, verliehen.

Wenn bis zum Ablaufe dieser Zeitdauer der Staat die Bahn nicht erworben hat, kann die Konzession nach Lage der Verhältnisse erneuert werden.

§ 12. Falls die Regierung gemäß Art. 9 des Gesetzes vom 18. April 1843, betr. den Bau von Eisenbahnen, die Abtretung der Bahn an den Staat verlangt, so ist sie berechtigt, gleichzeitig die zur Zeit der Abtretung vorhandenen beweglichen Gegenstände, als Transportmaterial, Betriebsgerätschaften, Vorräte u. s. w., gegen Erstattung des von Sachverständigen festgestellten Werts an sich zu ziehen.

Sollten bei Ausübung des staatlichen Rückkaufsrechts die Bahn oder ihre Zubehörden sich in schlechtem Zustande befinden, so wird der Aufwand für die vollständige Instandsetzung derselben, welcher nötigenfalls durch Sachverständige ermittelt wird, an dem zu erstattenden Anlagekapitale abgezogen.

Ist die Beiziehung von Sachverständigen erforderlich, so haben das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, der Unternehmer und die Ministerialabteilung für den Straßen- und Wasserbau je einen Sachverständigen zu wählen. Die Sachverständigen können nur nach Maßgabe der Vorschrift in § 371 R.C.P.O. abgelehnt werden. Über die Ablehnung entscheidet der Vorstand des Verwaltungsgerichtshofs als Schiedsrichter.

§ 13. Der Unternehmer ist verpflichtet, auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt einen Postunterbeamten mit einem Briefsacke gegen Zahlung der Abonnementsgebühr oder falls eine solche nicht besteht, gegen Zahlung der Hälfte des tarifmäßigen Personengeldes zu befördern.

Die Beförderung von Postsendungen hat der Unternehmer, soweit es die Betriebseinrichtungen der Bahn gestatten, auf Verlangen der Postverwaltung gegen Bezahlung einer besonderer Vereinbarung unterliegenden Vergütung zu besorgen.

Die Postverwaltung ist berechtigt, auf ihre Kosten an den Bahnwagen Briefkästen anbringen und deren Auswechslung oder Leerung an bestimmten Haltestellen bewirken zu lassen. Für die Beförderung dieser Briefkästen ist eine Vergütung nicht zu gewähren.

§ 14. Der Unternehmer hat beim Baue und Betriebe der Bahn neben der Einhaltung der von dem Ministerium des Innern unter dem 8. Februar 1896 erlassenen Vorschriften zum Schutze der staatlichen Telegraphen- und Telephonanlagen (s. oben § 20) die zum Schutze dieser Anlagen etwa weiter erforderlichen Vorkehrungen nach Anordnung der Post- und Telegraphenverwaltung zu treffen und für etwaige Kosten aufzukommen, welche dieser Verwaltung durch seine Anlage verursacht werden.

§ 15. Der Unternehmer ist verpflichtet, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern, soweit dieselben das 40. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Staatseisenbahndienst in dieser Beziehung und insbesondere bezüglich der Ermittelung der

Militäranwärter bestehenden und noch zu erlassenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen.

§ 16. Für Kriegsbeschädigung und Demolierungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesverteidigung veranlaßt werden, kann der Unternehmer einen Ersatz vom Staate nicht in Anspruch nehmen.

Auch kann wegen einer im öffentlichen Interesse oder durch höhere Gewalt notwendig gewordenen oder von der Militärbehörde auf Grund des § 31 des Reichsgesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 angeordneten zeitweisen Beschränkung oder gänzlichen Einstellung des Betriebs der Bahn keine Schadloshaltung vom Staate verlangt werden.

§ 17. Streitigkeiten, die sich wegen der Auslegung oder Anwendung der gegenwärtigen Konzessionsbedingungen zwischen den betreffenden Staatsbehörden und dem Unternehmer ergeben sollten, werden unbeschadet der Bestimmungen des § 3 durch das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, vorbehältlich der Rechtsbeschwerde an den Verwaltungsgerichtshof nach Maßgabe des Art. 13 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 16. Dezember 1876 entschieden.

§ 18. Die Sportel für die Erteilung der Konzession wird nach Maßgabe der Nummer 21 Ziff. 1 des Sporteltarifs auf den Betrag von 100 Mk. festgesetzt.

§ 46. Fortsetzung. Staatliche Vorschriften für die Ausführung und den Betrieb der elektrischen Leitungen von Straßenbahnen.

Hinsichtlich der allgemeinen staatlichen Vorschriften für den Betrieb elektrischer Straßenbahnen ist auf § 20 zu verweisen, wo dieselben bereits mitgeteilt sind, ebenso bezüglich der zum Schutze der staatlichen Telegraphen- und Telephonanlagen gegebenen Vorschriften. Es kommen aber weiter in Betracht folgende Bestimmungen:

1. Die Räume, in welchen die Dynamomaschinen und die Akkumulatorenbatterien aufgestellt sind, dürfen nur für die Bedienungsmannschaft zugänglich sein. Maschinen, Apparate und Leitungen, sowie Teile derselben, welche sich in den eben bezeichneten Räumen befinden und elektrische Ströme führen, müssen derartig eingerichtet sein, daß die Bedienungsmannschaft gegen nachteilige Einwirkungen des elektrischen Stromes geschützt ist.

2. Bei der Primärmaschine ist ein Apparat einzuschalten, welcher bei Kurzschluß in der Leitung den Strom selbstthätig unterbricht und die Aufhebung der Stromerzeugung jederzeit gestattet. In der Sekundärstation ist ein Stromausschalter anzubringen.

3. Der zum Betriebe der Wagenmotoren verwendete Gleichstrom darf nicht höher als auf 500 Volt gespannt werden.

4. Die erforderlichen Ständer für die Leitung sind derartig aufzustellen, daß durch dieselben der öffentliche Verkehr nicht behindert oder beeinträchtigt wird, dieselben sind zur Nachtzeit mit einer ausreichenden Beleuchtung zu versehen und wo es verlangt wird, mit einem Schutzperron nach Angabe des Stadtbauamts zu umgeben.

Zwischen 2 Geleisen dürfen Ständer nur dann aufgestellt werden, wenn die Axenentfernung der Geleise mindestens 4,5 m beträgt und eine Haltestelle in der Nähe ist.

Die oberirdische Arbeitsleitung ist in einer Höhe von mindestens 6 m über der Straße anzubringen und in solidester Weise aufzuhängen.

Bei der Anbringung der Querdrähte ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß das Anlegen von Feuerleitern an den nächstgelegenen Gebäuden nicht beeinträchtigt wird.

Die stromführenden Leitungen sind von den Auslegern, den Ständern, sowie den zum Aufhängen benutzten Querdrähten auf das sorgfältigste zu isolieren. Die Befestigung letzterer an den einzelnen Häusern hat unter Einschaltung von Schalldämpfern zu geschehen.

5. Die Leitungsdrähte sind an sämtlichen Isolatoren mit Kupferdraht von genügender Stärke festzubinden, loser Bund ist nicht gestattet. Jede Abzweigung hat eine Bleisicherung zu erhalten.

6. Der Durchhang der Leitungsdrähte ist so zu berechnen, daß die Inanspruchnahme derselben bei der stärksten Winterkälte (— 27° C.) nicht mehr als 1/4 ihrer Bruchfestigkeit beträgt.

Auf Grund der so gefundenen Durchhänge sind auch die Durchhänge für die höchsten Temperaturen (+ 35° C.) zu berechnen. Sollte sich dabei zeigen, daß die zuerst berechneten Durchhänge sich nicht durchführen lassen — vergl. Ziff. 10, 11 —, so sind die Kupferdrähte durch Stahldrähte zu verstärken.

Ausdrücklich vorbehalten bleibt die spätere Anordnung der Herstellung besonderer Sicherheitsvorkehrungen gegen das Herabfallen der Drähte für diejenigen Teile der Leitung, welche über öffentlichen Wegen sich befinden.

7. An Stellen, wo die Leitung einen Winkel macht, sind die Stangen, erforderlichenfalls auch die Ständer durch Streben oder Drahtanker entsprechend zu verstärken. Die Verstärkungen sind nach den beim Telegraphenbaue gültigen Regeln auszuführen.

8. Zur Sicherung der verschiedenen Leitungen gegen atmosphärische Entladungen sind für die einzelnen Leitungen in den Centralstationen (Maschinenhäusern) und an einer ausreichenden Anzahl günstig gelegener Punkte des Leitungsnetzes sicher wirkende Blitzschutzvorrichtungen anzubringen und zu unterhalten.

9. Die Leitungsstangen und Ständer müssen so stark konstruiert, so tief eingegraben und so gut mit Steinen verspannt werden, daß sie nicht allein den Einwirkungen der Stürme, sondern auch den ungleichen Spannungen

in den Leitungsdrähten widerstehen können, welche infolge der Temperaturänderungen auftreten.

10. Werden die Leitungen an Gebäuden oder an Bäumen vorbei oder über dieselben hinweggeführt, so haben die oben bezeichneten Abstände vom Dache bez. den Zweigen mindestens 1,5 m zu betragen.

Werden Leitungsständer oder Träger an oder auf Gebäuden angebracht, so ist in unmittelbarer Nähe derselben an augenfälliger Stelle eine Tafel anzubringen, durch welche vor der Berührung der Drähte gewarnt wird.

11. An denjenigen Stellen, an welchen die elektrischen Oberleitungen der Straßenbahnen vorhandene städtische Telephon- oder Telegraphenleitungen kreuzen, muß der Abstand derselben von diesen Leitungen mindestens 1,5 m betragen.

An derartigen Kreuzungsstellen sind außerdem durch Anbringung von Fangnetzen unter den Telephon- oder Telegraphenleitungen oder wo solche nicht ausführbar sind, in anderer wirksamer Weise Vorkehrungen zu treffen, durch welche eine Berührung städtischer Telephon- und Telegraphenleitungen, auch im Falle von Drahtbrüchen, mit der Arbeitsleitung der Straßenbahn unter allen Umständen ausgeschlossen ist.

Die Erstellung und Unterhaltung der Fangnetze u. s. w. ist Sache der Straßenbahngesellschaft.

Über die Notwendigkeit derartiger Schutzvorrichtungen an städtischen Telephon- oder Telegraphenleitungen in einzelnen Fällen entscheidet zunächst der Gemeinderat.

12. Um für den Fall des Übertritts stärkerer Ströme aus den Starkstromleitungen in die städtischen Telephon- oder Telegraphenleitungen eine Zerstörung der Telephon- oder Telegraphenapparate bez. das Auftreten von Brandschäden zu verhüten, werden vor Einführung des elektrischen Betriebs an allen von demselben bedrohten städtischen Telephon- oder Telegraphenstellen und Apparaten besondere Abschmelzvorrichtungen durch die Gemeindebehörde auf Kosten der Straßenbahn eingesetzt.

13. In allen Straßen, wo es die Aufsichtsbehörde für notwendig erachtet, sind in Abständen von 300—500 m geeignete, bequem zugängliche und leicht zu handhabende Streckenausschalter anzubringen, mittelst deren jeder beliebige Teil der Bahnstrecke aus der Stromleitung ausgeschaltet werden kann.

Der Polizeibehörde und der Feuerwache ist je 1 Schlüssel zur Bedienung der Streckenausschalter in Notfällen zu übergeben.

14. In den Wagen sind die elektrischen Motoren und Leitungen so unterzubringen, daß eine Berührung derselben durch das Publikum ausgeschlossen ist. Die Motoren dürfen sowohl beim Fahren, als beim plötzlichen Anhalten kein Geräusch verursachen.

15. Jeder Wagen muß versehen sein:

a) mit einer bequemen Handhabe zur Umschaltung des Stroms, welche am Platze des Wagenführers jederzeit soll bedient werden können und aus-

reicht, um jeden Wagen bez. Zug auf eine Entfernung von 10 m aus der zugelassenen größten Geschwindigkeit zum Stehen zu bringen;

b) mit einer mit gleicher Stärke wirkenden mechanischen Bremsvorrichtung, welche gleichzeitig auf alle 4 Räder des Wagens wirkt und von beiden Perrons aus jederzeit gehandhabt werden kann;

c) die linke Seite der Wagen, auf welcher die Kreuzung mit den entgegenfahrenden Wagen stattfindet, muß an den Perrons während der Fahrt so abgeschlossen sein, daß das Aussteigen nach dieser Seite hin nicht möglich ist.

16. Als Wagenführer dürfen nur solche Personen verwendet werden, welche außer der Erfüllung der allgemeinen Anforderungen genügende Fertigkeit in der Handhabung der an den Wagen befindlichen, zur Umschaltung des elektrischen Stromes dienenden Vorrichtungen nachgewiesen haben.

Jeder Personenwagen ist mit einem Wagenführer und einem Schaffner zu besetzen.

Fahren 2 Personenwagen zusammengekuppelt (Motorwagen mit Anhängewagen), so genügt die Besetzung des 2. Wagens mit einem 2. Manne in dem Falle, daß dieser immer an der Bremse stehen bleibt.

Der Wagenführer darf während der Fahrt den ihm angewiesenen Platz nicht verlassen, desgleichen nicht am Ende der Fahrt, ohne daß er den Wagen festgebremst, den elektrischen Strom abgestellt und die Umschalterkurbel abgenommen hat.

17. Die Wagengeschwindigkeit muß sich genau regulieren lassen. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit darf innerhalb der Stadt 180 m in der Minute nicht überschreiten. An engen Stellen und bei dem Umfahren von Straßenecken ist die Geschwindigkeit zu ermäßigen. Auf einzelnen Strecken darf mit gemeinderätlicher Genehmigung eine größere Geschwindigkeit, jedoch nicht mehr als 250 m in der Minute angewendet werden.

18. Der Feuerwache und dem Polizeiamte ist eine noch näher zu bestimmende Anzahl Drahtscheren zum etwaigen Zerschneiden der Leitungsdrähte in Notfällen und eine Anzahl von Gummihandschuhen unentgeltlich zu liefern und auf Kosten der Gesellschaft zu ergänzen.

19. Die Mastenständer und die Leitungen sind mit allem Zubehör in gutem Stande zu erhalten uud mindestens an jedem dritten Tage, sowie nach jedem Sturme oder ungewöhnlich starkem Schneefalle durch die Unternehmerin einer genauen Untersuchung zu unterwerfen.

20. Neben den in vorstehendem gegebenen Vorschriften sind hinsichtlich der Richtung und Art der Leitungen, der Aufstellung der Leitungsständer und der Ausführung der Arbeiten an den elektrischen Leitungen die von der Gemeindebehörde zur Wahrung der straßenverkehrs- und sicherheitspolizeilichen Interessen zu erteilenden Vorschriften genau einzuhalten.

21. Bei Ausführung der Leitungen innerhalb der Gebäude sind Feuersgefahren durch gut isolierte Leitungen, sorgfältige und fachgemäße Installierung und Anbringung einer genügenden Anzahl von Abschmelzsicherungen zu verhüten.

22. Um Sicherheit dafür zu schaffen, daß nur Strom von solcher Stärke und Spannung in die Gebäude eintritt, daß durch denselben die Leitungsdrähte nicht in feuergefährlicher Weise erhitzt werden, sind an geeigneten Stellen der Leitung Sicherheitsausschalter einzulegen, durch welche bei Eintritt größerer Stromstärke oder höherer Spannung eine selbstthätige Unterbrechung veranlaßt wird.

23. In greifbarer Entfernung — weniger als 1,5 m von Fenstern und anderen Öffnungen ist die Führung und Anbringung nicht isolierter Leitungen unstatthaft.

24. Im übrigen sind hinsichtlich der Richtung und Art der Leitung in den Straßen, sowie hinsichtlich der Aufstellung der Stangen und Ständer die von der Gemeindebehörde zur Wahrung der straßen-, verkehrs- und sicherheitspolizeilichen Interessen zu erteilenden Vorschriften neben den im vorstehenden und sonst gegebenen Vorschriften einzuhalten.

§ 47. Fortsetzung. Staatliche Vorschriften hinsichtlich der Benützung der öffentlichen Wege für die Anlegung und den Betrieb elektrischer Nebeneisenbahnen vom 31. August 1898.

Als solche sind die nachstehenden maßgebend:

1. Die öffentlichen Wege dürfen für die Herstellung und den Betrieb einer elektrischen Nebeneisenbahn nur in der Weise benutzt werden, daß dieselben in ihrem geordneten Zustande erhalten und für den auf ihnen stattfindenden Fuß- und Fahrverkehr ohne Gefahr und ohne erhebliche Belästigung nutzbar bleiben. Soweit dies ohne Veränderung der öffentlichen Wege nicht möglich ist, sind die erforderlichen Veränderungen nach Maßgabe der im nachstehenden erteilten Vorschriften von dem Unternehmer auf eigene Kosten vorzunehmen.

Werden infolge der Herstellung der Bahn Veränderungen der öffentlichen Wege notwendig, so sind diese Veränderungen nach dem Normalprofile der Straßen und Wege in der bisherigen Konstruktionsweise und unter Verwendung von Materialien derselben Art und Güte, welche den bisher verwendeten Materialien zukommt, auszuführen, wobei die letzteren, soweit sie durch die Veränderung der Wege entbehrlich werden, dem Unternehmer überlassen werden.

Nach Fertigstellung der Bahn sind die von derselben benützten Straßen und Wege der betreffenden Verwaltung in gutem und sauberm Zustande zu übergeben.

2. Während des Baues der Bahn sind nach Anordnung der Straßenpolizeibehörde und bei den Staatsstraßen nach Anordnung der Straßenbauverwaltung von dem Unternehmer alle diejenigen Maßregeln zu treffen, welche erforderlich sind, um den Verkehr auf den öffentlichen Wegen gegen jede Unterbrechung oder Gefährdung zu schützen. Die Herstellung von Interimswegen,

Notbrücken, Abschrankungen u. dergl., wo solche zu dem genannten Zwecke erforderlich sind, sowie die nötige Bewachung und Beleuchtung der Wege fallen dem Unternehmer zur Last.

3. Die durch Veränderungen der öffentlichen Wege (Ziff. 1) zu den letzteren hinzukommenden Flächen treten in allen Stücken in dieselben Rechtsverhältnisse ein, in welchen die öffentlichen Wege stehen, zu denen sie hinzukommen. Der Unternehmer hat nach Vollendung der Bahn auf seine Kosten die Vermarkung und Vermessung der betreffenden Flächenveränderungen vornehmen zu lassen und der Straßenbauverwaltung, bez. der Gemeinde Handrisse und Meßurkunden kostenfrei mitzuteilen. Auch ist nach Fertigstellung der Bahn ein vollständiger Plan nebst Beschreibung derselben und ihrer Zubehörden dem Ministerium des Innern vorzulegen.

4. Nach Vollendung des Baues der Bahn und vor Eröffnung des Betriebs derselben wird das Ministerium des Innern den Zustand der von der Bahn benützten öffentlichen Wege und die vollständige Erfüllung der bezüglich der öffentlichen Wege erteilten Vorschriften einer Prüfung unterziehen lassen und, wenn sich ein die Bahneröffnung hindernder Anstand hierbei nicht ergiebt, dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abt. für die Verkehrsanstalten, das Einverständnis mit der Erteilung der Erlaubnis zur Betriebseröffnung mitteilen.

5. Werden an den von der Bahn benützten öffentlichen Wegen späterhin auf Anordnung oder mit Zustimmung der Straßenpolizeibehörde, bez. bei Staatsstraßen der Straßenbauverwaltung, Veränderungen vorgenommen, so muß sich der Unternehmer dieselben gefallen lassen, ohne daß ihm wegen der dadurch erforderten Änderung der Bahnanlage, welche er auf eigene Kosten vorschriftsmäßig herzustellen hat, oder wegen der Unterbrechung des Betriebs ein Entschädigungsanspruch erwächst.

6. Der Unternehmer hat, soweit dies zur Sicherung des gewöhnlichen Fuß- und Fahrverkehrs nach dem Ermessen der Straßenpolizeibehörde für notwendig erkannt wird, da wo verkehrsreichere Wege von der Bahn gekreuzt werden, nach Anordnung der Straßenpolizeibehörde entweder geeignete Abschlußvorrichtungen anzubringen oder Warnungstafeln aufzustellen.

Von den in Schienenhöhe liegenden unbewachten Wegübergängen soll in genügender Entfernung auf der zur Fahrtrichtung rechts gelegenen Seite der Bahn ein Kennzeichen angebracht und unterhalten werden, welches dem Führer eines Zuges die Annäherung an einen derartigen Übergang anzeigt.

Die Motorenwagen sind mit Läutevorrichtungen auszurüsten, welche bei der Annäherung an einen Übergang in Schienenhöhe über einen öffentlichen Weg anzuschlagen sind.

7. Über Nacht dürfen weder Züge noch einzelne Wagen auf öffentlichen Wegen stehen bleiben.

8. Innerhalb oder in der Nähe der Ortschaften dürfen die Züge nur während der für die Ausübung des Dienstes nötigen Zeit auf freier Bahn

anhalten. Hierbei dürfen die die Bahn kreuzenden Verkehrswege durch den stillstehenden Zug nicht abgeschnitten werden.

9. Tritt der Verlust der Konzession des Bahnunternehmens ein, ohne daß wegen des anderweitigen Fortbestandes des letztern mit Zustimmung der Staatsregierung Vorkehr getroffen ist, so ist der Unternehmer verpflichtet, die benützten öffentlichen Wege binnen 3 Monaten nach dem Eintritte des Konzessionsverlustes nach näherer Anordnung der Straßenpolizeibehörde, und bei den Staatsstraßen nach Anordnung der Straßenbauverwaltung in denjenigen Stand zu setzen, in welchem sich zur Zeit des Konzessionsverlustes die von der Bahnanlage nicht berührten Teile der betreffenden öffentlichen Wege befinden.

10. Die Überwachung der Einhaltung der erteilten, den ersten Unternehmer und seine etwaigen Rechtsnachfolger gleichmäßig bindenden Vorschriften steht den Straßenpolizeibehörden und hinsichtlich der Staatsstraßen den Organen der Straßenbauverwaltung zu.

Den Polizeibehörden bleibt vorbehalten, bei künftighin etwa aus der Art der Anlage oder des Betriebs der Bahn sich ergebenden, die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs oder die Instandhaltung der öffentlichen Wege betreffenden Mißständen die zur Beseitigung derselben erforderlichen Anordnungen durch allgemeine Vorschrift oder im einzelnen Falle zu treffen, und der Unternehmer ist verpflichtet, diesen Anordnungen nachzukommen und die infolge derselben etwa notwendig werdenden Abänderungen des bestehenden Zustandes, oder neuen Anlagen und Einrichtungen auf eigene Kosten ohne Anspruch auf Entschädigung herzustellen.

Kommt der Unternehmer den erteilten Vorschriften (Abs. 1 und 2), vermöge deren er bestimmte Einrichtungen zu treffen oder bestimmte Arbeiten auszuführen hat, nicht nach und bleibt auch eine bezügliche besondere Aufforderung erfolglos, so ist — unabhängig von der den Unternehmer bez. den bestellten Betriebsleiter treffenden Strafe (zu vergl. R.S.G.B. § 366 Ziff. 9. 10, § 367 Ziff. 12. 14) — die Straßenpolizeibehörde, und bei der Staatsstraße die Straßenbauverwaltung befugt, auf Kosten des Unternehmers die erforderlichen Einrichtungen und Vorkehrungen treffen, bez. die nötigen Arbeiten ausführen zu lassen. Die erwachsenen Kosten werden aus der hinterlegten Kautionssumme bestritten und soweit diese nicht zureichen sollte, nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften über die Zwangsvollstreckung wegen öffentlich rechtlicher Ansprüche beigetrieben.

§ 48. e) In Baden.

Schon in der Badischen Straßenpolizeiordnung vom 12. Mai 1882 (G. u. V.O.Bl. S. 129) § 20 findet sich folgende Bestimmung:

„Wagen, welche durch Dampf oder sonstige elementare Kräfte (z. B. heiße Luft, Gas) fortbewegt werden (Straßenlokomotiven, Dampfkutschen u. dergl.)

dürfen zum Fahren auf öffentlichen Wegen und Plätzen nur mit besonderer Genehmigung der zuständigen Behörde und unter Einhaltung der dabei zur Sicherheit und Ordnung des Verkehrs und zum Schutze des Straßenkörpers festgesetzten Bedingungen verwendet werden.

Handelt es sich nur um einmalige Fahrten auf kurze Strecken, so ist das Bezirksamt befugt, im Einverständnisse mit der Straßenbauinspektion und nach Anhörung der Ortspolizeibehörden der durch die Fahrten berührten Gemeinden die Genehmigung zu erteilen.

Zur Eröffnung eines dauernden Fahrbetriebs mit Wagen, welche durch Dampf oder sonstige elementare Kräfte fortbewegt werden, ist die Genehmigung des Ministeriums des Innern erforderlich. Soweit Gemeindewege und in der Kreisverwaltung stehende Wege durch den Fahrbetrieb berührt werden, wird die Genehmigung nach Anhörung der betreffenden Gemeinden bez. Kreisbehörden erteilt."

Hier ist von eigentlichen Straßenbahnen nur in dem letzten Absatze die Rede.

In dem **Straßenbahngesetze** vom 14. Juni 1884 (G. u. V.O.Bl. S. 285) dagegen und zwar im § 29 ist die Benützung **öffentlicher Wege** zur Anlage von Eisenbahnen, wie folgt, geregelt:

Wer auf öffentlichen Wegen eine Eisenbahn anzulegen beabsichtigt, welche mit Pferden oder durch Dampf oder andere elementare Kraft betrieben werden soll, bedarf hierzu der Staatsgenehmigung.

Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung ist zur öffentlichen Kenntnis zu bringen, wobei die Beteiligten aufzufordern sind, etwaige Einwendungen binnen angemessener Frist geltend zu machen. Auch ist die Zustimmung der Gemeinden und Kreise, welche Eigentümer der Straßen sind, oder welchen die Unterhaltungspflicht derselben obliegt, sowie die Zustimmung etwaiger sonstiger rechtlich Beteiligter einzuholen.

Gegen den Willen dieser Gemeinden oder Kreise oder sonst Beteiligten kann nur aus besonderen Gründen des öffentlichen Interesses, namentlich, wenn die Anlage mehrere Gemeinden berührt und nur von einer Minderheit Widerspruch erhoben ist, die Staatsgenehmigung gegeben werden. Die Staatsgenehmigung ist in diesem Falle an die weitere Voraussetzung geknüpft, daß der Unternehmer sich verpflichtet, den Unterhaltungspflichtigen eine entsprechende Vergütung für die Benützung des Weges und Ersatz für die dadurch bedingte Erschwerung der Instandhaltung, sowie für den etwa sonst entstehenden Schaden zu leisten, und daß er für die Erfüllung dieser Verpflichtung Sicherheit stellt.

Im Falle der Genehmigung sind dem Unternehmer die im öffentlichen Interesse, namentlich zum Schutze der Straße und zur Sicherung und Ordnung des Verkehrs erforderlichen Bedingungen aufzuerlegen. Dabei kann die genehmigende Behörde die Genehmigung der Fahrpläne und Tarife vorbehalten

und dem Unternehmer die Verpflichtung auferlegen, einen Teil des Reinertrags an den Unterhaltungspflichtigen abzugeben, sowie einen entsprechenden Teil der Unterhaltung des Weges oder des dadurch erwachsenden Aufwands zu übernehmen.

Vor der Konzessionierung elektrischer Straßenbahnen — wie auch vor Erteilung der Genehmigung zur Benützung elektrischer Ströme — findet jeweils ein Benehmen mit der zuständigen Telegraphenverwaltung (Oberpostdirektion) statt und es wird dem Konzessionar die Einhaltung der von dieser Seite von Fall zu Fall festzusetzenden Bedingungen zur Auflage gemacht. Wegen dieser Bedingungen kann auf § 14 verwiesen werden.

§ 49. f) In Hessen.

Für den Bau und Betrieb der elektrischen Straßenbahnen im Großherzogtume Hessen ist zunächst das Gesetz, die Nebenbahnen betr., vom 29. Mai 1884[1] zu beachten. Dasselbe bestimmt in:

Art. 1. Die Anlage und der Betrieb von Nebenbahnen, welche mittelst Dampfkraft oder anderer mechanischer Motoren betrieben werden sollen, bedarf der landesherrlichen Konzession.

Gesuche um Konzessionserteilung sind an das Ministerium der Finanzen zu richten.

Die Anlage und der Betrieb von Eisenbahnen, welche mit Pferden betrieben werden, fallen nicht unter dieses Gesetz.

Art. 2. Für den Bau und Betrieb von Bahnen, welche Gegenstand dieses Gesetzes sind, kommen die im Deutschen Reiche jeweilig geltenden Vorschriften für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, sowie die hierzu von der Reichsbehörde und der Großherzoglichen Regierung für solche Bahnen überhaupt und speciell für Straßenbahnen mit mechanischen Motoren erlassenen oder noch zu erlassenden Bestimmungen zur Anwendung.

Art. 3. Die Gewährung einer staatlichen Beihilfe zu dem Baue einer Nebenbahn kann nur für solche Bahnen erfolgen, welche den Lokalverkehr mit einer bestehenden Hauptbahn vermitteln oder mehrere Hauptbahnen miteinander verbinden.

Die Gewährung einer staatlichen Beihilfe setzt in allen Fällen voraus, daß der gesamte, zur Ausführung des Bahnunternehmens nach Maßgabe der

---

[1] Zu vergl. auch Gesetz, die Enteignung von Grundeigentum betr., vom 26. Juli 1884 (Reg.-Bl. Nr. 24), insbesondere die Art. 1, 2, 3 und 76, sowie ferner Gesetz, die gleichmäßige Besteuerung der Gewerbe betr., vom 8. Juli 1884 (Reg.-Bl. Nr. 15), insbesondere Art. 1 und 4 in Verbindung mit der Verordnung, die Gewerbesteuer betr., vom 28. Dezember 1860 (Reg.-Bl. Nr. 40) § 1.

von der Regierung festgestellten Projekte erforderliche Grund und Boden, insoweit nicht öffentliche Straßen mitbenutzt werden, von den betreffenden Gemeinden, sonstigen Inhabern eigener Gemarkungen, Kreis- oder Provinzialverbänden oder sonstigen Interessenten der Bahn beschafft und dem Nebenbahnunternehmer unentgeltlich und lastenfrei als Eigentum zur Verfügung gestellt wird.

Die Kosten des Geländeerwerbs sind, soweit sie von anderen Interessenten nicht aufgebracht werden, von den Gemeinden und Gemarkungsinhabern in ihrer Gesamtheit zu tragen.

Wenn sich Gemeinden und Gemarkungsinhaber über die Frage streiten, ob die Kosten für den Geländeerwerb oder die Geldbeiträge, welche von Gemeinden oder Gemarkungsinhabern auf Grund dieses Gesetzes etwa in Anspruch genommen werden, im öffentlichen Interesse von der einen oder andern Gemeinde (resp. Gemarkungsinhaber) oder von mehreren gemeinschaftlich und in welchem Verhältnisse zu tragen sind, so entscheidet der Kreisausschuß, bez. der Provinzialausschuß nach Maßgabe des Art. 48 II 3, bez. des Art. 49 des Gesetzes vom 12. Juni 1874. Hierbei soll es nicht als ein Befreiungsgrund für eine Gemeinde oder einen Gemarkungsinhaber angesehen werden, wenn innerhalb ihrer Gemarkung öffentliche Straßen benutzt werden können.

Für die Anlage und den Betrieb von Nebenbahnen innerhalb der Städte — Tramwegbahnen — wird eine staatliche Beihilfe auch dann nicht geleistet, wenn solche Bahnen mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen in Verbindung stehen.

Art. 4. Die Gewährung einer staatlichen Beihilfe kann insbesondere erfolgen:

a) durch die Erbauung und den Betrieb der Bahn auf Staatskosten;
b) durch die Übernahme des Betriebs der Bahn seitens des Staats;
c) durch die Gewährung eines einmaligen Beitrags aus Staatsmitteln zur Erbauung der Bahn und der ersten Ausrüstung derselben mit Betriebsmitteln;
d) durch Beteiligung am Aktienkapitale, falls es sich um ein Aktienunternehmen handelt.

Durch Specialgesetz wird für jeden einzelnen Fall bestimmt, welche dieser Formen oder welche andere Form der staatlichen Beihilfen und in welchem Umfange dieselben einzutreten haben.

Art. 5. Wenn nach Art. 4, pos. a, der Staat den Bau und Betrieb einer Nebenbahn übernimmt, so kann von den Interessenten der Bahn (beteiligten Kommunalverbänden und Privaten) außer der kosten- und lastenfreien Überweisung des Grund und Bodens an den Staat auch noch die Leistung eines Geldbeitrags zu den Baukosten der Bahn in Anspruch genommen werden.

Auch kann in einzelnen Fällen, wenn es sich um den Anschluß eines gewerblichen Etablissements, eines Bergwerks oder dergleichen au eine bestehende, vom Staate betriebene Bahn handelt und der Hauptbahn hierdurch größere

Gütertransporte zugeführt werden, der Staat die Anlagekosten für die Zweigbahn unter der Bedingung übernehmen, daß diese Kosten innerhalb eines bestimmten Zeitraums und ratenweise von dem Besitzer des gewerblichen Etablissements, Bergwerks rc. der Hauptstaatskasse ersetzt werden.

Die von den Interessenten nach gegenwärtigem Artikel geleisteten Beiträge zum Baue einer vom Staate erbauten und betriebenen Nebenbahn sind, sobald die Nettoerträgnisse 4 % des Anlagekapitals überschreiten, aus diesen Überschüssen bis zu 4 % zu verzinsen und hierauf nach und nach zu amortisieren, wobei jedoch die früher nicht gedeckten Zinsen unberücksichtigt bleiben.

Art. 6. Die staatliche Beihilfe durch die Übernahme des Betriebs einer Nebenbahn (Art. 4 pos. b) kann in der Regel nur erfolgen, wenn:

a) die Bahn an eine Staatsbahn unmittelbar anschließt;
b) die Bahn unter specieller Kontrolle des Staats erbaut und so eingerichtet ist, daß wenigstens die Wagen der Hauptbahn auf dieselbe übergehen können;
c) die Gemeinden, sonstigen Inhaber eigener Gemarkungen, Kreis- oder Provinzialverbände an dem Anlagekapitale des Bahnunternehmens sich mindestens mit 1/6 beteiligen und auf die Verzinsung dieses Anteils über den Betrag von 2 % ihres Anteils hinaus so lange verzichten, als nicht den übrigen Beteiligten eine 4 %ige Verzinsung ihrer Anteile zu Teil geworden ist.

Art. 7. Wenn nach Art. 4, pos. c die staatliche Beihilfe durch Gewährung eines einmaligen Beitrags aus Staatsmitteln geleistet wird, so soll für Bahnstrecken mit eigenem Bahnkörper dieser Beitrag 20 000 Mk. pro Kilometer für normalspurige und 15 000 Mk. pro Kilometer für schmalspurige Nebenbahnen nicht übersteigen.

Für solche Bahnstrecken, bei welchen vorhandene öffentliche Straßen und Wege für die Bahnanlage benutzt werden, soll der Staatsbeitrag höchstens 18 000 Mk. pro Kilometer für normalspurige und 13 000 Mk. für schmalspurige Bahnen betragen.

Die Staatsbeiträge werden als einmalige Unterstützungen des Staats gewährt, den Baukapitalien nicht zugeschrieben und somit bei der Verzinsung dieser Kapitalien nicht berücksichtigt. Die Staatsbeiträge kommen erst nach erfolgter Betriebseröffnung zur Auszahlung.

Art. 8. Eine Beteiligung des Staats an Aktiengesellschaften, von welchen die Ausführung von Nebenbahnen unternommen wird (Art. 4, pos. d), kann nur unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:

a) daß das gesamte Aktienkapital mit Einschluß der Staatsbeteiligung auf Grund eines von der Regierung genehmigten Statutenentwurfs gezeichnet und der Nachweis der Zeichnungen geprüft und für die Aufbringung des Baukapitals als in allen Beziehungen genügend von der Regierung anerkannt wird;
b) daß dem Staate, auf Grund seiner Beteiligung an dem Unternehmen, durch das Gesellschaftsstatut die Befugnis beigelegt wird, die Einzahlung

auf die Aktien, insoweit dieselbe von der Regierung zur Fortführung und rechtzeitigen Vollendung des Bahnbaues für notwendig erklärt, gleichwohl aber von der Gesellschaftsvertretung innerhalb der bestimmten Frist nicht herbeigeführt wird, an Stelle derselben einzufordern und beizutreiben, sowie über die Verwendung der eingezahlten Beträge zu bestimmen;

c) daß ferner auch der Regierung das Recht vorbehalten wird, falls solches ihr zur Sicherung des Zustandekommens des Unternehmens erforderlich erscheint, zu bestimmen, daß die Einzahlung der gezeichneten Aktienbeträge nicht an den Gesellschaftsvorstand, sondern an eine von der Regierung zu bezeichnende öffentliche Kasse, behufs Bewirkung der erforderlichen Bauzahlungen — zu erfolgen hat.

Die Beteiligung des Staats an dem Aktienkapitale einer Nebenbahn darf nicht den 4. Teil dieses Kapitals und in keinem Fall diejenigen Beträge überschreiten, welche im Art. 7 als Maximum der Staatsbeihilfen bezeichnet worden sind.

Sofern von Gemeinden, sonstigen Inhabern eigener Gemarkungen, Kreis- oder Provinzialverbänden Aktien gezeichnet worden sind, welche bei der Verteilung des jährlichen Reingewinns oder bei der Verteilung des Gesellschaftsvermögens im Falle der Liquidation den übrigen Aktien (Stammprioritätsaktien) nachstehen, können auch vom Staate in gleichem Verhältnisse und bis zu dem oben angegebenen Maximum ebensolche minderwertige Aktien übernommen werden.

Art. 9. Bei der zwangsweisen Abtretung des für die Ausführung einer Nebenbahn erforderlichen Grundeigentums gelten die jeweilig bestehenden gesetzlichen Bestimmungen.

Art. 10. Bei der Verleihung der landesherrlichen Konzession zur Anlage und zum Betriebe einer Nebenbahn werden der Regierung vorbehalten:

1. die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Zahl und der Lage der Stationen und Haltestellen, die Feststellung der Projekte aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie die Feststellung der Projekte für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl vor und nach Inbetriebnahme der Bahn;
2. die Genehmigung und die Abänderung des Fahrplans;
3. die Genehmigung des Tarifs der Beförderungspreise, sowie die Abänderung derselben;
4. die Kontrolle und Aufsicht über Ausführung und Betrieb der Bahn, der Erlaß besonderer Vorschriften für den Bau und Betrieb der Bahn, wozu auch Anordnungen wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbaue beschäftigten Arbeiter und wegen Fürsorge in Krankheits- und Unglücksfällen, welche bei denselben und deren Familien vorkommen, gehören.

Art. 11. Die Benutzung der bestehenden Staats-, Kreis- und Ortsstraßen zur Anlage und zum Betriebe von Nebenbahnen wird von der Regierung in-

soweit gestattet werden, als dies ohne Gefährdung und erhebliche Beeinträchtigung des sonstigen Straßenverkehrs stattfinden kann.

Handelt es sich um die Benutzung bestehender Kreis- und Ortsstraßen, so wird die Regierung die Entscheidung darüber, ob und unter welchen Bedingungen diese Benutzung stattzufinden hat, nach Anhörung der beteiligten Straßeneigentümer und Unterhaltungspflichtigen erteilen.

An den Eigentumsverhältnissen der Straßen wird durch die Mitbenutzung derselben zum Eisenbahnbetriebe nichts geändert.

Für die Mitbenutzung öffentlicher Straßen zu Zwecken des Eisenbahnbetriebs ist ein besonderes Entgelt von dem Eisenbahnbetriebsunternehmer nicht zu entrichten.

Sofern zur Erhaltung des Profils der Eisenbahnen Anpflanzungen zu beseitigen oder zu beschneiden sind, welche zu den öffentlichen Straßen gehören, ist dieses der Eisenbahnverwaltung ohne Entschädigungspflicht, jedoch nach vorgängigem Benehmen mit der Straßenbauverwaltung gestattet. Das abgeschnittene Holz verbleibt den Eigentümern der Baumpflanzungen.

Die Kosten der ordnungsmäßigen Unterhaltung eines für die Bahnanlage benutzten Straßenteils, sowie die durch die Benutzung einer Straße als Bahnkörper veranlaßten Mehrkosten der Straßenunterhaltung, desgleichen die Kosten für alle zur Verhütung von Störungen oder Gefährdungen des Straßenverkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen, über deren Notwendigkeit die Regierung im Falle des Widerspruchs entscheidet, sind von dem Eisenbahnunternehmer zu tragen.

Der Eisenbahnunternehmer kann keinen Ersatz verlangen für Schäden, welche ohne böse Absicht an dem Oberbaue der Eisenbahn durch ordnungsmäßige Benutzung der Straße verursacht werden.

Art. 12. Ist nach dem Ermessen der Regierung eine Verbreiterung oder sonstige Veränderung einer für eine Nebenbahn zu benutzenden Straße erforderlich, so sind, wenn der Staat eine Beihilfe zum Bahnbaue leistet, die Kosten des Erwerbs von Grund und Boden nach Art. 3, in anderen Fällen von dem Eisenbahnunternehmer aufzubringen.

Das für Straßenverbreiterungen nötige Grundeigentum, sowie die behufs der Ausführung der betreffenden Anlagen etwa zu erwerbenden dinglichen Berechtigungen sind auf den Eigentümer der Straße vor der Inbetriebsetzung der Nebenbahn kostenfrei zu übertragen.

Die Herstellungskosten für die Verbreiterung oder für sonstige Veränderungen am Straßenkörper trägt in allen Fällen der Eisenbahnunternehmer.

Werden an der Straße später Veränderungen vorgenommen, so muß sich solche der Eisenbahnunternehmer gefallen lassen, ohne daß ihm wegen der dadurch bedingten Änderungen der Bahnanlagen oder wegen Störung des Betriebs ein Entschädigungsanspruch zusteht.

Art. 13. Wenn die Nebenbahn ein Terrain überschreitet, welches schon für bergbauliche Anlagen konzessioniert ist, so bestimmt die Regierung diejenigen Maßnahmen, welche zur Sicherung des Bergbaues sowohl als des Eisenbahn-

betriebs erforderlich sind. Die Kosten für die im Innern des Bergwerks infolge der Anlage der Eisenbahn zu treffenden Sicherungsmaßregeln und alle aus der Anlage der Eisenbahn für den Bergwerksinhaber erwachsenden Entschädigungsansprüche hat der Eisenbahnunternehmer zu tragen.

Die gleichen Bestimmungen gelten, wenn die Eisenbahn Steinbrüche berührt.

Art. 14. Der Eisenbahnunternehmer ist verpflichtet, alle Wasserläufe, welche durch seine Arbeiten und Anlagen etwa gestört werden, wieder herzustellen und für die erforderliche Vorflut Sorge zu tragen.

Art. 15. Der Ausführung solcher von seiten der Regierung genehmigter oder angeordneter neuen Eisenbahnen, Straßen oder Kanäle, welche eine konzessionierte Eisenbahnlinie durchschneiden, kann der früher konzessionierte Eisenbahnunternehmer sich nicht widersetzen. Die Arbeiten sollen jedoch so ausgeführt werden, daß der bestehenden Eisenbahnunternehmung weder Betriebsstörungen noch Kosten erwachsen.

Art. 16. Die bei dem Betriebe von Nebenbahnen nicht zu überschreitende Fahrgeschwindigkeit wird nach Maßgabe der Verhältnisse von der Regierung festgesetzt.

Art. 17. Mit der Eröffnung einer von einem Unternehmer oder einer Aktiengesellschaft erbauten Nebenbahn ist ein Erneuerungs- und ein Reservefonds nach einem von der Regierung aufzustellenden und periodisch zu revidierenden Regulative zu bilden.

Der Erneuerungs- und der Reservefonds sind sowohl voneinander, als auch von anderen Fonds der Eisenbahnverwaltung getrennt zu halten.

Art. 18. Zur Sicherung der von einem Eisenbahnunternehmer übernommenen und in der Konzessionsurkunde näher zu bezeichnenden Verpflichtungen bezüglich des Baus und Betriebs einer konzessionierten Eisenbahnlinie kann die Hinterlegung einer Kaution verlangt werden.

Sind Wertpapiere zur Kaution hinterlegt, so ist die Regierung im eintretenden Falle befugt, diese Papiere, ohne Anträge bei Gericht erheben zu müssen, zu veräußern und aus dem Erlöse die Verbindlichkeiten des Unternehmers, wegen deren die Kaution gestellt wurde, zu erfüllen.

Für den Fall, daß ein Eisenbahnunternehmer mit der Erfüllung der ihm bezüglich des Bahnbaus obliegenden Verpflichtungen in Verzug kommen sollte, können demselben Konventionalstrafen bedungen werden. Auch kann die erteilte Konzession zurückgenommen und der Verkauf der vorhandenen Bahnanlagen von der Regierung angeordnet werden.

Art. 19. Wird der Betrieb einer Nebenbahn ganz oder teilweise unterbrochen, oder kommt das Geleise oder sonstige Betriebsmaterial in schlechten Zustand, so daß die öffentliche Sicherheit gefährdet erscheint, so wird die Regierung alsbald auf Kosten und Gefahr des Eisenbahnunternehmers die zur vorläufigen Fortführung des Betriebs erforderlichen Maßregeln ergreifen. Wenn der Eisenbahnunternehmer binnen 3 Monaten, nachdem der provisorische Betrieb eingerichtet worden ist, nicht in genügender Weise dargethan hat, daß

er imstande ist, den ordnungsmäßigen Betrieb wieder aufzunehmen und fortzuführen, und wenn er ihn nicht wieder übernommen hat, kann die Konzession für erloschen erklärt, der Verkauf der Eisenbahn samt Nebenanlagen von der Regierung angeordnet und die Betriebsbefugnis auf einen neuen Eigentümer übertragen werden.

Art. 20. Jeder Unternehmer einer Nebenbahn ist verpflichtet, den Betrieb seiner Bahn der Verwaltung einer anschließenden Bahn auf deren Verlangen zu überlassen, wenn die Regierung diese Betriebsüberlassung im öffentlichen Interesse für erforderlich erachtet.

Für den Fall, daß zwischen dem Eisenbahnunternehmer und der anschließenden Bahnverwaltung bezüglich der zu zahlenden jährlichen Rente eine andere und freiwillige Übereinkunft nicht erzielt wird, soll die an den Nebenbahnunternehmer zu zahlende Rente der im Durchschnitte der letzten 3 Jahre erzielten Reineinnahme gleichkommen, mindestens aber jährlich 4½% des Anlagekapitals der zu verpachtenden Bahn und auch dann betragen, wenn die Durchschnittsrente der letzten 3 Jahre 4½% nicht betragen hat.

Als Reineinnahme ist diejenige Summe anzusehen, um welche die Betriebseinnahme die in dem betreffenden Rechnungsjahre aufgewendeten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, einschließlich der vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds, jedoch ausschließlich der aus diesen Fonds zu bestreitenden Ausgaben, übersteigt.

Art. 21. Sollten nach dem Ermessen der Regierung oder der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Voraussetzungen wegfallen, unter denen auf eine Bahn bei deren Konzessionierung die Anwendung der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für statthaft erklärt wurde, so ist der Nebenbahnunternehmer auf Erfordern der Regierung verpflichtet, nach seiner Wahl entweder selbst die baulichen Einrichtungen und den Betrieb der Bahn nach Maßgabe der für Hauptbahnen bestehenden Bestimmungen umzuändern, oder zu diesem Zwecke einem etwaigen andern Unternehmer entweder das Eigentum und den Betrieb der Bahn mindestens gegen Erstattung des Anlagekapitals, oder bloß den Betrieb der Bahn gegen Gewährung der nach Art. 20 bezeichneten Rente abzutreten.

Weiter enthält die zu dem Gesetze ergangene Ausführungsverordnung, den Bau und Betrieb von Nebenbahnen betr., vom 13. Juni 1885 folgende Vorschriften:

§ 1. Zur Vornahme von Vermessungs- und Vorarbeiten für die Anlage von Nebenbahnen ist die Genehmigung des Ministeriums der Finanzen im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und der Justiz erforderlich.

§ 2. Gesuche wegen Verleihung der landesherrlichen Konzession zum Baue und Betriebe von Nebenbahnen sind bei dem Ministerium der Finanzen einzureichen. Hierbei müssen als Ergebnisse der generellen Vorarbeiten und weiter vorgelegt werden:

1. Ein Übersichtsplan der projektierten Eisenbahnlinie mit deren Baulichkeiten im Maßstabe von 1 : 10 000.
2. Ein Längenprofil der Bahnlinie im Maßstab 1 : 10 000 für die Längen und 1 : 500 für die Höhen, sowie die charakteristischen Querprofile mit der Oberbaukonstruktion in 1/50 der natürlichen Größe, und zwar
   a) für die Strecken im Auf- und Abtrag und
   b) bei Mitbenutzung der Straßen in- und außerhalb der Ortschaften.
3. Detailzeichnungen des Oberbaues bei freier Bahn, in Ortschaften und an den Wegübergängen in natürlicher Größe, aus welchen das Schienenprofil und die Befestigungsweise der Schienen ersehen werden kann, sowie Angaben über die Beschaffenheit und das Gewicht der Schienen und Schwellen.
4. Eine Nachweisung der Gefällverhältnisse und der geraden Strecken bez. der Kurven, sowie ein alle wesentlichen Anordnungen des Projekts erläuternder Bericht.
5. Ein Voranschlag über die Kosten des Baus und die Ausrüstung der Bahn mit Betriebsmitteln, in welchem zu gleicher Zeit der Wert der etwa zur Mitverwendung kommenden Straßenteile nebst Zubehör entsprechend nachzuweisen ist.
6. Eine Nachweisung über die Beschaffung des Anlagekapitals.
7. Eine Zusammenstellung der Wegübergänge und Zufahrten zu den Grundstücken.
8. Eine überschlägige gemarkungsweise Berechnung der Geländeflächen, welche zum Bahnbaue in Anspruch genommen werden.

§ 3. Handelt es sich um Mitbenutzung öffentlicher Straßen und Wege, so muß auf den von dem Konzessionsbewerber vorzulegenden Plänen auch besonders ersichtlich gemacht werden die Lage der auf oder an öffentlichen Straßen etwa anzulegenden Warte- und Kontrollräume, sowie die Lage aller Wasser-, Gas-, unterirdischer Telegraphen- und sonstiger Leitungen und Einrichtungen, auf welche die Geleiseanlagen von Einfluß sein könnten.

Sollten sich diese Angaben nicht in dem im kleinen Maßstabe gezeichneten Übersichtsplane (§ 2 pos. 1) in genügender Weise kenntlich machen lassen, so müssen Specialpläne vorgelegt bez. das Erforderliche in dem Begleitberichte (§ 2 pos. 4) bemerkt werden.

Für die Kurven sollen Radien unter 200 m nicht zur Anwendung kommen und es soll die kleinste Länge der geraden Strecke zwischen 2 Kurven mindestens 40 m und die Maximalsteigung 1 : 50 betragen.

Dem Ministerium der Finanzen steht es jedoch zu, einerseits darüber zu erkennen, ob und inwieweit höhere als jene äußersten Anforderungen zu erfüllen sind, und andererseits in besonderen Fällen Ausnahmebestimmungen von jenen Minimalsätzen eintreten zu lassen.

§ 4. In denjenigen Fällen, in welchen die Gewährung einer staatlichen Beihilfe im Sinne der Art. 3 und 4 des Gesetzes vom 29. Mai 1884 in Anspruch genommen werden soll, bleibt es dem Ministerium der Finanzen vor-

behalten, ehe es an die Prüfung des Projekts herantritt, die beteiligten Gemeinden, sonstige Inhaber eigener Gemarkungen u. s. w. aufzufordern, bindende Erklärungen dahin abzugeben, daß sie zur demnächstigen kosten- und lastenfreien Stellung des zum Baue der Bahn und deren sämtlichen Anlagen erforderlichen Geländes bereit sind.

Von diesen Erklärungen wird es dann abhängig sein, ob und inwieweit in eine Prüfung der gestellten Anträge bez. der vorgelegten Projekte eingegangen werden soll.

§ 5. Nach Prüfung des Vorprojekts und nach Vornahme der zunächst an demselben für notwendig erachteten Korrekturen, sowie nach vorläufiger Feststellung und Absteckung der so fixierten Trace und nach gemarkungsweiser approximativer Berechnung der abzutretenden Geländeflächen wird bei Nebenbahnen, für welche Staatsbeihilfe in Anspruch genommen wird, den Gemeinden und sonstigen Interessenten hiervon Mitteilung gemacht und werden dieselben zur Bereiterklärung bezüglich der Stellung des erforderlichen Geländes gemäß Art. 3 des Gesetzes vom 29. Mai 1884 veranlaßt.

Die Bereiterklärung hat sich zu erstrecken auf die unentgeltliche und lastenfreie Beschaffung des Eigentums von dem gesamten zum Baue der Bahn einschließlich aller Nebenanlagen, nach dem von dem Ministerium der Finanzen festgestellt werdenden Projekte erforderlichen Grund und Boden, sowohl für den Bahnkörper selbst, als auch für Wegübergänge, Parallelwege, Zufuhrstraßen, Straßen-, Wege-, Bach- und Flußverlegungen, Beseitigungen von Hofraiten, welche durch die Bahnanlagen notwendig werden, sowie für Anlage von Lagerplätzen für das Straßen- und Bahnunterhaltungsmaterial.

Jene Bereiterklärung muß auch für den Fall im voraus bindend abgegeben werden, daß das Ministerium der Finanzen bei Feststellung der definitiven Baupläne oder im Laufe der Bauausführungen Änderungen an dem Vorprojekte anordnen sollte.

§ 6. Nachdem auf Grund des Vorstehenden Verfügung über die Konzessionserteilung erlassen ist und während der Ausarbeitung des definitiven Projekts wird unter Leitung des zuständigen Kreisamts mit den betreffenden Gemeinden, Gemarkungsinhabern und Beteiligten auf Grund des nach § 8 von den Unternehmern zu liefernden Specialplans eine Verhandlung über die Bahnanlage stattfinden, bei welcher Ansprüche wegen Verlegung und Änderung öffentlicher Wege, Ab- und Zufahrten auf Grundstücke, Einfriedigungen, Wasserläufe und Vorflutverhältnisse u. s. w., sowie die Herstellung von Schutzvorrichtungen zur Sicherung gegen die aus dem Bahnbetriebe entstehenden Gefahren oder Nachteile zu erörtern sind.

Zu diesen Verhandlungen sind zuzuziehen ein von dem Ministerium der Finanzen bestimmter technischer Kommissär, der Kreisbaumeister, die Ingenieure der Eisenbahnunternehmung und, wenn es sich um Kreis- oder Gemeindestraßen handelt, die betreffenden Kreis- und Gemeindebautechniker.

Wenn bezüglich der von Gemeinden, Gemarkungsinhabern resp. Beteiligten erhobenen Bedenken oder wegen Ansprüchen auf Herstellung besonderer Anlagen

eine gütliche Verständigung mit dem Eisenbahnunternehmer nicht erzielt wird, steht dem Ministerium der Finanzen die Entscheidung zu.

Alle in diesem Paragraphen genannten, durch den Bahnbau bedingten Anlagen, sind auf Kosten des Eisenbahnunternehmers herzustellen und zu unterhalten, insoweit nicht zwischen dem Eisenbahnunternehmer und den Interessenten mit Genehmigung des Ministeriums der Finanzen besondere Verabredungen getroffen werden oder in den nachfolgenden Paragraphen bezüglich der Mitbenutzung der Straßen andere Bestimmungen enthalten sind.

§ 7. Zur Erwirkung der Geländeabtretung sind von dem Unternehmer Parzellenpläne mit den Übergängen, Parallelwegen, Zufahrten zu den Grundstücken u. s. w. dem Ministerium der Finanzen zur Prüfung und weitern Behandlung vorzulegen. Die zur Überschreibung des Geländes erforderlichen Meßbriefe haben die Unternehmer und, im Falle Staatsbeihilfe geleistet ist, die nach dem Gesetz vom 29. Mai 1884 zur Stellung des Geländes verpflichteten Interessenten auf ihre Kosten fertigen zu lassen.

§ 8. Der Ausführung der Erdarbeiten, der Kunstbauten, Brücken, Durchlässe, Stützmauern, Tunnels, Wege- und Flußverlegungen u. s. w., sowie der Bahnhofsanlagen und Hochbauten, hat die Genehmigung der bezüglichen Projekte durch das Ministerium der Finanzen vorauszugehen.

Es sind zu liefern:

a) Ein Situationsplan der ganzen Strecke mit allen Anlagen im Maßstabe von 1 : 2000 und ein auf demselben Blatte über der Situation verzeichnetes Längenprofil im Maßstabe von 1 : 2000 der Längen und 1 : 200 der Höhen, in welchen die Kunstbauten, die Hoch- und Niederwasserstände, das Gefälle der Seitengräben, das Planum und die Auf- und Abtragsböschungen u. s. w. mit besonderen Farben kenntlich gemacht sein müssen.

b) Die sämtlichen Querprofile der Bahn in 1/100 der natürlichen Größe mit den zur Berechnung der Flächen der Profile erforderlichen Zahlen und einer Erddisposition mit den Auf- und Abtragsmassen und den betreffenden Transportweiten.

c) Detailzeichnungen zu den Niveauübergängen der Straßen-, Wege-, Bach- und Flußverlegungen mit Längen- und Querprofilen, von welchen die Situationspläne und die Längen des Längenprofils im Maßstabe von 1 : 500, die Höhen des Längenprofils und die Querprofile im Maßstabe von 1 : 100 gefertigt sein müssen.

d) Ansichten, Grundrisse und Durchschnitte der Kunstbauten im Maßstabe von 1 : 100. Soweit dies erforderlich erscheint, sind auch noch Detailzeichnungen vorzulegen, ferner Zeichnungen, Gewichtsermittelungen und statische Berechnungen zu den Eisenkonstruktionen, insofern dieselben nicht nach bereits von der Regierung genehmigten Normalzeichnungen ausgeführt werden sollen; desgleichen Zeichnungen und statische Berechnungen zu Stützmauern, Steinbrücken u. s. w.

e) Für Bahnhofsanlagen, Haltestellen u. s. w., Situationspläne im Maßstabe 1 : 500, welche die Geleise nebst Weichen, die Perrons, Laderampen und die Gebäude, sowie die Zugangswege darstellen.
f) Ansichten, Grundrisse und Durchschnitte der Gebäude im Maßstabe 1 : 100.
g) Ein die Kosten der ganzen Bahnanlage enthaltender Anschlag und
h) ein Begleitbericht, in welchem alle wesentlichen Anordnungen erläutert und motiviert sind.

§ 9. Änderungen der genehmigten Bahnprojekte, welche während der Ausführung von dem Eisenbahnunternehmer in Antrag gebracht werden, unterliegen der Zustimmung des Ministeriums der Finanzen. Auch steht demselben zu, Änderungen an den genehmigten Projekten, welche sich im Laufe der Ausführung als zweckmäßig erweisen, anzuordnen, ohne daß daraus dem Eisenbahnunternehmer ein Anspruch auf Entschädigung erwächst.

§ 10. Wenn öffentliche Straßen und Wege für die Bahnanlage mitbenutzt werden sollen, so trifft das Ministerium der Finanzen — bei Kreis- und Ortsstraßen im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und der Justiz — nähere Anordnungen darüber, auf welchen Teilstrecken das Geleise im Niveau der Straße und so anzuordnen ist, daß der von demselben eingenommene Raum auch für gewöhnliches Fuhrwerk benutzbar bleibt, und weiter darüber, auf welchen Strecken das Geleise auf einem besondern Bankette angelegt wird, welches nur von Fußgängern benutzt werden darf.

Überhaupt bestimmt das Ministerium der Finanzen die Ausbildung der Querprofile der Straße nebst Bahnanlage für alle in Betracht kommenden Fälle nebst der Art und Weise der Entwässerung der Straßenbahn, sowie der Anlage der Ab- und Überfahrten u. s. w. Außerdem wird ihm das Recht vorbehalten, die Unterhaltungspflicht für die betreffenden Straßenstrecken zu regeln.

§ 11. Bei der Mitbenutzung von chaussierten Straßen hat der Eisenbahnunternehmer an den ihm bezeichneten Punkten Lagerplätze für das Straßenunterhaltungsmaterial anzulegen.

Das für die Anlage solcher Materiallagerplätze nötige Grundeigentum hat derselbe auf den Eigentümer der Straße vor der Inbetriebsetzung der Nebenbahn kosten- und lastenfrei zu übertragen.

§ 12. Das zur Herstellung des Oberbaus erforderliche Aufreißen von Straßen, sowie die Wiederherstellung derselben, muß im Einverständnisse mit der Straßenbauverwaltung schnell und unter Anwendung der nötigen Vorsichtsmaßregeln ausgeführt werden. Wenn und insoweit in der Konzession über die Details der betreffenden Herstellungen Bestimmungen nicht getroffen sind, so steht der Lokalbaubehörde zu, das Erforderliche zu verfügen.

Das zur Wiederherstellung der Straßen nach Maßgabe der Bestimmungen der Konzession oder der Lokalbaubehörde erforderliche Material hat der Unternehmer, soweit nicht verwendbares Ausbruchmaterial vorhanden ist, auf seine Kosten zu stellen, wobei es der Straßenbaubehörde vorbehalten bleibt, über die Tauglichkeit dieses Materials zu entscheiden.

Während des Baus sind von dem Eisenbahnunternehmer alle diejenigen Maßregeln auf seine Kosten zu treffen, welche erforderlich erscheinen, um den Verkehr auf den Straßen gegen jede Unterbrechung und Gefährdung durch die Bahnarbeiten sicher zu stellen und hat derselbe deshalb den seitens der Straßenverwaltung in dieser Hinsicht etwa getroffen werdenden Anordnungen ungesäumt nachzukommen.

Wo zu diesem Zwecke die Herstellung von Notwegen, Notbrücken, Absperrungen, Ableitung des Wassers, Aufstellung von Sicherheitslampen u. s. w. erforderlich wird, fallen die Kosten hierfür ebenfalls dem Eisenbahnunternehmer zur Last.

§ 13. Einfriedigungen sollen erhalten:

a) Die Bahnhöfe, soweit der Verkehr des Publikums dies erfordert;
b) gefährliche Einschnittsstellen; im besondern alle diejenigen, welche neben Wegen herlaufen und bei denen ein derartiger Schutz nicht besteht;
c) diejenigen Straßenstellen, bei welchen Fahrstraße und Bahn unmittelbar nebeneinander liegen, die Bahn jedoch eingeschnitten ist, und
d) diejenigen Straßenstrecken, welche auf hohen Dämmen liegen und deren Schutzpflanzungen behufs der Bahnanlage entfernt worden sind.

Im übrigen bestimmt die Aufsichtsbehörde, an welchen Stellen und in welcher Weise eine Absperrung der Bahn stattfinden soll.

Alle Kosten, welche durch Sicherheitsmaßregeln wegen des Straßenverkehrs, sowie durch sonstige in polizeilicher Hinsicht zu treffende Schutzmaßregeln entstehen, hat der Unternehmer zu tragen.

§ 14. Sollte sich die Bahnanlage für die Entwässerung einer Straße hinderlich oder die auf Grund von § 10 angeordnete Entwässerungsanlage sich nicht ausreichend erweisen, so hat der Eisenbahnunternehmer nach Bestimmung der Straßenverwaltungsbehörde bez. des Ministeriums der Finanzen die erforderlichen weiteren Vorkehrungen für eine wirksame Straßenentwässerung auf seine Kosten zu treffen und zu unterhalten.

§ 15. Die Ausführung der Arbeiten unterliegt der Kontrolle und der Aufsicht des Ministeriums der Finanzen.

Während der Dauer des Baues wird durch von dem Ministerium der Finanzen zu bezeichnende technische Beamte ein unbeschränktes Aufsichtsrecht darüber ausgeübt, daß sämtliche Arbeiten nach den genehmigten Plänen und gemäß den gestellten Bedingungen mit tadellosem Materiale ausgeführt werden.

Den Anordnungen der Aufsichtsbehörden ist pünktlich nachzukommen und kann gegen solche nur bei dem Ministerium der Finanzen Rekurs ergriffen werden.

§ 16. Finden sich beim Bahnbaue auf dem dem Unternehmer gehörigen Gelände Kunstgegenstände, Altertümer, Schätze oder naturhistorische Merkwürdigkeiten, so hat er diese Gegenstände an den Staat in Eigentum abzuliefern.

Der Eisenbahnunternehmer hat die erforderlichen Instruktionen zu erlassen, damit die Arbeiter vorkommendenfalls die gefundenen Gegenstände vorsichtig behandeln und abliefern.

§ 17. Unmittelbar nach Vollendung sämtlicher Arbeiten hat der Eisenbahnunternehmer auf seine Kosten die Vermessung und Aussteinung des Bahnkörpers und der zugehörigen Anlagen, soweit dieselben außerhalb von mitbenutzten Straßenkörpern liegen, vornehmen zu lassen. Spätestens 6 Monate nach Inbetriebnahme der Bahn ist dem Ministerium der Finanzen eine von einem Geometer I. Klasse angefertigte und beglaubigte Katasterkarte über die für die Bahnanlage verwendeten Grundflächen zu übergeben.

Der Eisenbahnunternehmer hat ferner eine Nachweisung der ausgeführten Hoch- und Kunstbauten, welcher Zeichnungen derselben beizufügen sind, sowie einen vollständigen Horizontalplan mit allen Längen- und Querprofilen, nebst Beschreibung der Bahn mit ihrem Zubehöre an das Ministerium der Finanzen abzugeben.

Auch ist demselben ein genauer und vollständig abgeschlossener Nachweis über die Kosten der Bahnanlage zu liefern.

Gleiche Nachweise, wie vorstehend für die erste Anlage der Bahn verlangt werden, sind bezüglich der später nach Inbetriebnahme der Bahn hergestellten Ergänzungs- und Erweiterungsbauten der Regierung zu übergeben.

§ 18. Weder die ganze Bahn, noch eine einzelne Strecke derselben darf eher dem Verkehre übergeben werden, als bis nach vorgängiger Prüfung der Bahnanlagen und der anzuwendenden Betriebsmittel von dem Ministerium der Finanzen die Erlaubnis hierzu erteilt worden ist. Ohne eine solche vorgängige Prüfung dürfen auch späterhin keine neuen Betriebsmittel in Gebrauch gesetzt oder wesentliche Abänderungen in der Konstruktion der Bahn vorgenommen werden.

§ 19. Sobald Teilstrecken der Bahn vollendet sind, welche dem öffentlichen Verkehre übergeben werden können, wird zur Abnahmeprüfung geschritten und zwar wird dieselbe durch das Ministerium der Finanzen vorgenommen. Auf Grund des Prüfungsprotokolls, worin der ordnungsmäßige Zustand der sämtlichen Bauwerke, des Schienenwegs, der übrigen Betriebseinrichtungen, sowie der Betriebsmittel beurkundet werden muß, erfolgt die Genehmigung zur Betriebseröffnung.

Die Abnahmen von Teilstrecken werden erst endgültig und wirksam durch die Abnahme der ganzen Strecke.

Bei den durch den Bahnbau veranlaßten Umbauten an den Straßen erfolgt nach ihrer Fertigstellung auf Ersuchen des Unternehmers eine provisorische Abnahme seitens der Straßenbauverwaltung. Es wird in einem in gehöriger Form und von beiden Teilen zu unterzeichnenden Protokolle über den derzeitigen Zustand der Straßenteile und die an denselben etwa noch von dem Unternehmer auf eigene Kosten auszuführenden Arbeiten Urkunde erteilt.

Nach Ablauf der von der Straßenbauverwaltung festgesetzten Garantiefrist, die von dem Tage der provisorischen Abnahme an läuft, und während welcher der Unternehmer die Unterhaltung der fraglichen Straßenstrecken auf seine Kosten zu besorgen hat, erfolgt auf schriftliche Veranlassung des Unternehmers die definitive Abnahme seitens der Straßenbauverwaltung, bei welcher

Gelegenheit durch einen protokollarischen Akt die gute, vorschriftsmäßige Ausführung der Arbeiten und der normale Zustand der Straßenstrecken festgestellt werden soll.

Über die bei der vorläufigen oder endgültigen Abnahme sich etwa ergebenden Anstände zwischen der Straßenbaubehörde und dem Unternehmer steht auf Rekurs des letztern dem Ministerium der Finanzen die Entscheidung zu, welcher der Unternehmer sich unbedingt zu unterwerfen hat. Falls er in der Ausführung der ihm hiernach obliegenden Änderungen säumig ist, soll das Erforderliche auf seine Kosten veranlaßt werden.

§ 20. Müssen zur Straße gehörende Brücken, Dohlen, Wasserleitungen, Kanäle, Röhren und dergleichen unter einer auf Straßenterrain liegenden Bahn neu hergestellt oder ausgebessert werden, so ist der Eisenbahnunternehmer verpflichtet, die von der kompetenten Behörde angeordneten oder genehmigten Arbeiten unter dem Bahnkörper selbst dann zu dulden, wenn dieselben eine Belästigung und Störung des Bahnbetriebs veranlassen. Es soll ihm übrigens freigestellt bleiben, solche unter Aufsicht der betreffenden Behörde auf eigene Kosten vorzunehmen.

Die Kosten der etwaigen Anlage eines zeitweiligen Ausweichegleises fallen dem Eisenbahnunternehmer ebenfalls zur Last.

§ 21. Aus Beschädigungen und Abnutzungen der Nebenbahn, welche durch den gewöhnlichen Straßenverkehr entstehen, aus dem Zustande der Straßen und deren Kunstbauten, aus den hieraus entstehenden Einwirkungen auf die Unterhaltung und den Betrieb der Eisenbahn, aus Störungen oder Unterbrechungen des Bahnbetriebs in Ortsdurchfahrten, welche durch polizeiliche Maßregeln oder durch andere, im öffentlichen Dienste angeordnete Maßnahmen vorübergehend verursacht werden, endlich aus Hindernissen, welche durch die freie Benutzung der öffentlichen Straßen entstehen, können von dem Eisenbahnunternehmer Entschädigungsansprüche irgend welcher Art nicht hergeleitet werden, wie auch nicht aus Beschädigungen durch höhere Gewalt, Windfall von Bäumen, Rutschungen u. s. w.

§ 22. Für Beschädigungen und Demolierungen der Bahn, Wegschaffung von Betriebsmaterialien 2c. im Kriege, mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesverteidigung veranlaßt werden, kann der Eisenbahnunternehmer einen Ersatz aus der Staatskasse nicht in Anspruch nehmen, unbeschadet jedoch der betreffenden Bestimmung des Reichsgesetzes vom 13. Juni 1873 über die Kriegsleistungen und der dieserhalb künftig etwa ergehenden reichs- und landesrechtlichen Bestimmungen.

§ 23. Die Anstellung der leitenden Betriebsbeamten — Oberbeamten — bedarf landesherrlicher Bestätigung.

Diejenigen Beamten und Bediensteten der Bahn, welchen bahnpolizeiliche Verrichtungen übertragen sind (§ 47 der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung), sowie die Lokomotivführer bedürfen der in den §§ 36 und 49 der genannten Bahnordnung vorgeschriebenen Befähigungsnachweise, welche vor dem Beginne ihrer Thätigkeit dem Ministerium der

Finanzen vorzulegen sind, und wonach die eidliche Verpflichtung dieser Beamten und Bediensteten angeordnet wird.

§ 24. Der Unternehmer einer Nebenbahn ist verpflichtet, Geleiseverbindungen mit gewerblichen Anlagen, Steinbrüchen, Bergwerksanlagen, Holzlagerplätzen, Torfstichen, Waldungen ꝛc. zu gestatten, falls die Betriebsverhältnisse dies zulassen. Können der Eisenbahnunternehmer und der Anschlußsuchende sich über die Ausführung der Geleiseverbindung nicht einigen, so entscheidet das Ministerium der Finanzen.

Solche Anschlußgeleise sind auf Kosten der Besitzer der gewerblichen Anlagen ꝛc. so herzustellen und zu unterhalten, daß für die Nebenbahn keine Betriebsschwierigkeiten entstehen.

§ 25. Es bleibt überall vorbehalten, neue, von einer konzessionierten Nebenbahnlinie abzweigende Bahnen, sowie Verlängerungen der ursprünglichen Linie zu konzessionieren oder auf Staatskosten zu bauen. Soweit durch solche Kreuzungen und Anschlüsse Änderungen an der bereits hergestellten Nebenbahn nötig werden, sind dieselben auf Kosten des Unternehmers der neuen Anlage herzustellen.

Der Eisenbahnunternehmer kann aus der Erteilung anderer Konzessionen für neue, etwa konkurrierende Linien keinerlei Entschädigungsansprüche herleiten.

Dem Unternehmer einer Anschlußbahn bleibt die Mitbenutzung der bereits vorhandenen Nebenbahnen ganz oder teilweise gegen zu vereinbarende event. von dem Ministerium der Finanzen festzusetzende Fracht- oder Bahngelder vorbehalten.

§ 26. Der Eisenbahnunternehmer hat die Staatskasse gegen alle Ansprüche, welche Dritte wegen Beschädigungen durch den Bau oder Betrieb der Bahn gegen den Staat erheben, zu vertreten und schadlos zu halten.

Allgemeine Vorschriften, welche der Genehmigung elektrischer Straßenbahnen als Grundlage zu dienen hätten, bestehen außer dem eben mitgeteilten auch auf Bahnen der genannten Art Anwendung findenden Gesetze und dessen Ausführungsverordnung in Hessen nicht. Es sind vielmehr bisher solche Bestimmungen in jedem einzelnen Falle besonders erlassen worden. Die landesherrliche Konzessionsurkunde vom 31. März 1897 für die im Jahre 1897 eröffnete städtische Straßenbahn zu Darmstadt, welche über den Inhalt der Sonderbestimmungen Aufschluß giebt, folgt nachstehend:

Nachdem von Unserer Haupt- und Residenzstadt Darmstadt darauf angetragen worden ist, ihr die Konzession zum Baue und Betriebe einer für die Beförderung von Personen im öffentlichen Verkehre bestimmten elektrischen Straßenbahn innerhalb der Stadt und ihrer Gemarkung zu verleihen, so erteilen Wir ihr hierdurch zum Baue und Betriebe dieser Straßenbahn Unsere landesherrliche Konzession unter folgenden Bedingungen:

§ 1. Für den Bau und Betrieb der Bahn sind das Gesetz vom 29. Mai 1884, die Nebenbahnen betr., und, soweit nicht im folgenden anders bestimmt ist, die dazu erlassenen Vollzugsbestimmungen, insbesondere die Verordnung vom 13. Juni 1885, den Bau und Betrieb von Nebenbahnen betr., maßgebend.

Allen Vorschriften dieses Gesetzes und dieser Verordnung, sowie den später etwa dazu ergehenden Änderungen oder Ergänzungen ist die Stadt Darmstadt als Unternehmerin der Bahn ebenso unterworfen, als wenn dieselben in diese Konzession aufgenommen wären.

§ 2. Die Herstellung der Bahnanlage mit allen dazu gehörigen Einrichtungen und Betriebsmitteln hat genau nach den von Unserer Regierung genehmigten Bauentwürfen und Bauvorschriften zu erfolgen. Vor und nach der Inbetriebnahme der Bahn bleibt die Feststellung der Entwürfe aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie der Betriebsmittel Unserer Regierung vorbehalten.

§ 3. Zur Leitung des Betriebes der Bahn und der Unterhaltung ihrer Anlagen und Betriebsmittel ist von der Stadt ein erfahrener akademisch gebildeter Techniker anzunehmen, welcher für die Geschäftsführung, insoweit sie der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist. Seine Ernennung bedarf der Bestätigung, seine Dienstanweisung der Genehmigung Unserer Regierung.

§ 4. Die Stadt Darmstadt ist verpflichtet, sich denjenigen Anordnungen zu unterwerfen, welche von Unserer Regierung zur Ausübung des Staatsaufsichtsrechts über die Verwaltung des Straßenbahnunternehmens, sowie zur Ausübung der Polizei in Bezug auf den Gebrauch und den Schutz der Bahnen innerhalb des Staatsgebietes erlassen wurden oder noch erlassen werden.

Die durch die staatliche Beaufsichtigung entstehenden Kosten hat die Stadt Darmstadt zu tragen.

§ 5. Die Bahn muß so angelegt und betrieben werden, daß die Sicherheit des Straßenverkehrs und der bestehenden Verkehrseinrichtungen nicht beeinträchtigt, Leben und Gesundheit von Menschen nicht gefährdet und fremdes Eigentum nicht beschädigt wird. Sie muß mit allen ihren Einrichtungen und Betriebsmitteln stets in solchem Zustande erhalten werden, daß die Personenbeförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise nach den von Unserer Regierung erlassenen oder genehmigten Vorschriften erfolgen kann.

Die Zuführung des elektrischen Arbeitsstroms an die Wagen mittelst einer über der Fahrbahn aufgehängten blanken Kupferdrahtleitung wird nur mit dem Vorbehalte gestattet, daß die Stadt auf ihre Kosten diese Anlage zu beseitigen und durch eine andere Einrichtung zu ersetzen hat, sobald Unsere Regierung dies anordnet. Eine solche Anordnung wird nur getroffen werden, wenn ein anderes System der Versorgung der Wagen mit elektrischer Betriebskraft in der Folge so vervollkommnet wird und sich anderwärts so bewährt hat, daß es auch unter den hier vorliegenden Verhältnissen der oberirdischen

Stromzuführung vorzuziehen ist. Ob dieser Fall vorliegt, entscheidet Unsere Regierung.

Die Spurweite der Geleise soll 1 m betragen.

Die Schienen sind in die Straßenfahrbahn so einzubauen, daß der Fuhrwerksverkehr durch die Geleisanlagen in keiner Weise behindert wird.

§ 6. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens innerhalb eines Jahres nach Konzessionserteilung erfolgen.

Die Einzelbauentwürfe sind mindestens einen Monat vor dem Beginne der Bauarbeiten Unserer Regierung zur Prüfung einzureichen.

Falls diese Fristen nicht eingehalten werden, kann diese Konzession von Uns zurückgenommen werden.

§ 7. Mit der Eröffnung des Betriebes der Bahn hat die Stadt gemäß den Bestimmungen des im § 1 erwähnten Gesetzes einen Erneuerungsfonds und einen Reservefonds zu bilden und sowohl voneinander, als auch von anderen Fonds getrennt zu halten.

Der Erneuerungsfonds dient zur Bestreitung der Kosten der regelmäßig wiederkehrenden Erneuerung des Oberbaues, der Leitungen und der Betriebsmittel.

Der Reservefonds dient zur Bestreitung der außerordentlichen, durch ungewöhnliche Umstände (wie Naturereignisse und Unglücksfälle) veranlaßten Ausgaben zur Instandhaltung der Bahn und ihres Zubehörs.

§ 8. Für den Betrieb der Bahn gelten insbesondere folgende Bestimmungen:

Die Festsetzung und Abänderung des Fahrplans bedarf der Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde.

. . . .

Die Festsetzung und Änderung der Beförderungspreise unterliegt der Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde.

Für die mit der Aufsicht betrauten Beamten sind auf Erfordern Unserer Regierung Karten zur freien Benutzung der Bahn und zum Betreten der Bahnanlagen auszufertigen.

§ 9. Die jährlich aufzustellende Betriebsrechnung ist nach den von Unserer Regierung zu erteilenden Vorschriften einzurichten.

Über jedes Betriebsjahr ist ein Geschäftsbericht abzufassen und Unserer Regierung in mehreren Exemplaren einzureichen. Derselbe hat außer der abgeschlossenen Betriebsrechnung Angaben über die im Laufe des Jahres eingetretenen Änderungen an den baulichen Anlagen, den Einrichtungen und Betriebsmitteln, sowie in der Dienstorganisation und im Personalbestande, über die Leistungen der Betriebsmittel, über die zum Betriebe und zur Unterhaltung verwendeten Materialmengen und deren Kosten, über besondere Vorkommnisse beim Betriebe, über die finanziellen Ergebnisse desselben und über den Stand des Erneuerungs- und Reservefonds zu enthalten.

Sonstige von der Aufsichtsbehörde zu statistischen Zwecken für nötig erachtete Nachweisungen, sowie deren Unterlagen sind von der Stadt auf ihre Kosten zu beschaffen und einzureichen.

§ 10. Nach Eröffnung des Betriebs ist die Stadt zur Verstärkung der Kraftanlage, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu entsprechender Änderung der Bahnanlagen verpflichtet, wenn und soweit Unsere Regierung solches im Interesse der Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes für erforderlich erachten sollte.

§ 11. Sämtliche beim Betriebe der Bahn beschäftigten Personen müssen die für die Wahrnehmung ihrer Dienstverrichtungen erforderliche Gesundheit, Rüstigkeit und Gewandtheit, sowie ein ausreichendes Hör- und Sehvermögen besitzen.

Die Führung der Motorwagen darf nur solchen Personen übertragen werden, die mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sind und ihre Befähigung durch eine Prüfung und durch Probefahrten nachgewiesen haben.

Schaffner müssen mit der Einrichtung der Motorwagen soweit vertraut sein, daß sie dieselben zum Stillstande bringen können.

Den bei der elektrischen Straßenbahn angestellten Ingenieuren, Bahnmeistern, Weichenstellern, Betriebskontrolleuren, Schaffnern und den mit der Bewachung der Bahnanlagen betrauten Bediensteten können auf Antrag der Stadt Darmstadt von Unserer Regierung die Befugnisse der Bahnpolizeibeamten beigelegt werden. Alsdann finden auf dieselben die Bestimmungen in Abschnitt VI der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands Anwendung mit der Maßgabe, daß an die Stelle der dort in § 49 erwähnten Bestimmungen für die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten andere von Unserer Regierung zu erlassende Vorschriften treten.

Die Dienstanweisungen für das im äußern Betriebsdienste verwendete Personal sind Unserer Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

§ 12. Der Reichspost- und Telegraphenverwaltung gegenüber hat die Stadt Darmstadt die in der Anlage aufgeführten (mit den auf S. 97 mitgeteilten und im wesentlichen übereinstimmenden) Bedingungen zu erfüllen.

§ 13. Die Dauer dieser Konzession wird auf 50 Jahre bestimmt. Nach Ablauf der Konzessionszeit kann der Staat die Bahn übernehmen. In diesem Falle wird nur der zeitige Bauwert der Bahnanlagen, einschließlich des Wertes des von ihnen eingenommenen Grund und Bodens außerhalb der öffentlichen Straßen und Wege, und der zeitige Wert des Betriebsmaterials vergütet, welcher durch Taxation bestimmt wird.

§ 14. Der Betrieb der Bahn kann nur mit Genehmigung Unserer Regierung aufgegeben werden.

Sollte die Stadt Darmstadt die Bahn ganz oder teilweise veräußern, verpachten oder ihren Betrieb einem Unternehmer übertragen wollen, so ist dazu in jedem Falle die Genehmigung Unserer Regierung erforderlich.

Es bleibt vorbehalten, die Genehmigung an besondere Bedingungen zu knüpfen.

Endlich sind noch die Bestimmungen über die Unterhaltung der von Nebenbahnen mitbenutzten öffentlichen Straßen und Wege vom 1. Juli 1890 zu erwähnen, welche folgenden Wortlaut haben:

Unter Bezugnahme auf das Gesetz vom 29. Mai 1884, die Nebenbahnen betr., und die zugehörige Verordnung vom 13. Juni 1885, den Bau und Betrieb der Nebenbahnen betr., werden im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und der Justiz diejenigen Unterhaltungsarbeiten bezeichnet, welche der Eisenbahnverwaltung auf deren alleinige Kosten an denjenigen Strecken der Staatsstraßen und sonstigen öffentlichen Wege zufallen, welche bei Anlage einer Nebenbahn benutzt oder berührt sind:

1. die Unterhaltung der von den öffentlichen Wegen abgeschiedenen und zu Bahnzwecken benutzten Teile, insbesondere der zwischen den Schienensträngen gelegenen Wegestreifen, sowohl innerhalb der Geleise, wie zwischen benachbarten Geleisen.
2. Bei Anwendung von Langschwellen und bei verdeckter Bettung der Eisenbahn: die Unterhaltung eines je 0,50 m breiten Streifens längs der äußeren Schienenstränge der Bahn, bez. bei erhöhter Bahnbettung die Unterhaltung des gesamten Bettungskörpers der Bahn bis zum Fuße der Böschung derselben auf dem Wege.
3. Bei Anwendung von Querschwellen und verdeckter Bettung: die Unterhaltung der beiden Streifen längs der äußeren Schienenstränge bis zu einem von den Schwellenköpfen nach außen gemessenen Abstande von je 0,25 m; bei über den Weg erhöhter Bettung wie unter 2 angegeben.
4. Bei Kreuzung einer Eisenbahn mit einem öffentlichen Wege: die Unterhaltung des gesamten Wegeteiles zwischen 2 Linien, welche in Abständen von je 2,50 m von den Axen der äußersten Eisenbahngeleise und parallel mit diesen, beiderseits nach außen, in der Querrichtung zur Eisenbahn bemessen, gezogen sind.
5. Bei Benutzung eines Bankettes: weiter die Unterhaltung bis zur äußern Bankettkante des Weges, auch wenn diese, nach Maßgabe der durch die vorhergehenden Bestimmungen festgestellten Grenzen, von der Bahnanlage nicht erreicht wird; sowie ferner
6. die Unterhaltung der an das benutzte Bankett grenzenden Gräben einschließlich der Ausräumung und Offenhaltung derselben.

   Die Nutzung an den Gräben und Böschungen verbleibt der Wegebauverwaltung.
7. Die Unterhaltung, Räumung und Erneuerung der Brücken, Dohlen und Entwässerungsanlagen, welche unter dem von der Eisenbahnverwaltung benutzten und zu unterhaltenden Wegeteile, einschließlich der Gräben und Böschungen liegen.
8. Die Unterhaltung der aus Anlaß des Eisenbahnbaues verlegten oder abgeänderten Strecken der öffentlichen Wege, der neu angelegten Über-

gänge, Abfahrten u. s. w., insolange diese nicht in rechtsverbindlicher Weise von der Wegebauverwaltung oder Dritten übernommen ist.

Die Unterhaltungsarbeiten von Nr. 1—8 haben überall im Einvernehmen mit der Wegebauverwaltung zu erfolgen und müssen dabei alle diejenigen Maßnahmen getroffen werden, welche im Interesse der Wege, der Erhaltung ihres Profils und ihres ordnungsmäßigen Zustandes erforderlich erscheinen. Insbesondere muß das von der Eisenbahnverwaltung zur Verwendung zu bringende Unterhaltungsmaterial von gleicher Art und Güte wie das von seiten der Wegebauverwaltung zu den anschließenden Wegeteilen verwendete Material sein: besondere ständige Sorgfalt ist ferner der guten Entwässerung der Straße zuzuwenden und sind die von der Eisenbahn benutzten und in Unterhaltung überwiesenen Wegeteile zu diesem Zwecke von Gras- und sonstigem Wuchse völlig frei zu halten; auch sind, um das Aussehen des Weges nicht zu beeinträchtigen, die Böschungen und die Oberfläche der Eisenbahnbettung ordnungsmäßig einzuplanieren, soweit erforderlich mit feinerm Materiale abzudecken und abzugleichen und immerwährend in geordnetem Zustande zu erhalten.

Die Unterhaltung erfolgt im allgemeinen durch diejenige Verwaltung, welche die Kosten derselben zu tragen hat; kann eine solche Trennung im Einzelfalle nicht stattfinden, so ist zwischen den beiderseitigen Verwaltungen vor Inangriffnahme der Arbeit zu vereinbaren, wer dieselbe zur Ausführung zu bringen hat und in welcher Weise die Kosten verteilt werden sollen.

Bei Ausführungen von Arbeiten in der Nähe des Eisenbahngeleises ist seitens der Wegebauverwaltung das Normalprofil des lichten Raums der Bahn sorgfältig frei zu halten; bei schmalspurigen Bahnen ist das Normalprofil derselben seitens der Eisenbahnverwaltung der Wegebauverwaltung mitzuteilen.

Streitigkeiten zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Wegebauverwaltung bezüglich der Auslegung oder der Erfüllung vorstehender Vorschriften sind vom Ministerium der Finanzen zu entscheiden, soweit Kreis- und Gemeindestraßen in Betracht kommen im Einvernehmen mit Ministerium des Innern und der Justiz.

§ 50. g) In Elsaß-Lothringen.

Mit Bezug auf die Straßenbahngesetzgebung in Elsaß-Lothringen folge ich einer bemerkenswerten Abhandlung des Amtsrichters W. Koermann S. 230 der Ztschr. f. Kleinb. von 1895. Es heißt da u. a.:

Die Verkennung der grundsätzlichen Verschiedenheit zwischen via publica und via usui publico destinata hat in Frankreich zur Unterordnung der Eisenbahnen unter die Straßengesetzgebung geführt.

Die ersten Bestimmungen über das Eisenbahnwesen finden sich in dem Zwangsenteignungsgesetze vom 3. Mai 1841. Der die Konzessionspflicht behandelnde Art. 3 zählt die „chemins de fer“ im 1. Absatze den großen öffentlichen Arbeiten zu und gewährt im 2. Absatze erleichterte Bedingungen für „chemins de fer d'embranchement de moins de vingt mille mêtres de longueur“. Diese Unterscheidung ist jetzt noch rechtsgültig und in der Landesgesetzgebung Elsaß-Lothringens die einzige geblieben.

Das Gesetz vom 12. Juli 1865 über die „chemins de fer d'intérêt local“ hat in Art. 4 die Anwendung des Gesetzes vom 15. Juli 1845 über die Eisenbahnpolizei auch auf die „chemins de fer d'intérêt local“ ausgesprochen.

In einem Gesetze vom 27. Juli 1870 sind teils Wiederholungen, teils Ergänzungen der schon erwähnten Enteignungsgesetzgebung von 1841 zu finden.

Unter den chemins de fer d'embranchement de moins de vingt mille mêtres de longueur und den chemins de fer d'intérêt local hat man nicht zwei verschiedene Klassen von Eisenbahnen zu verstehen. Bahnen von örtlicher Bedeutung sind nicht nur die sog. Lokalbahnen in dem in Deutschland allgemein mit diesem Ausdrucke verbundenen Sinne, sondern auch die Nebenbahnen der Hauptlinien. Die weitere, erst durch die neuere Entwickelung des Verkehrswesens sich ergebende Unterscheidung von „Nebeneisenbahnen" und „Kleinbahnen" hat in der Landesgesetzgebung von Elsaß-Lothringen eine Berücksichtigung noch nicht gefunden.

Während es nach der französischen Enteignungsgesetzgebung vom 3. Mai 1841, welche im wesentlichen noch heute in den Reichslanden gilt, gemäß Art. 3 zur Erbauung einer durchgehenden Bahnlinie eines genehmigenden Gesetzes bedarf, nur bei Zweigbahnen von weniger als 20 km Länge eine kaiserliche Verordnung genügt, ist das für letztere erforderliche Vorverfahren durch die Ordonnanzen vom 23. August 1835 und Art. 2 des Gesetzes vom 12. Juli 1865 geregelt (Auslegung der Pläne u. s. w.). Bezüglich der staatlichen Zuschüsse ist auf § 5 Abs. 5 des Gesetzes vom 30. Dezember 1871 (Ges.Bl. f. Elsaß-Lothringen 1872 S. 49) zu verweisen.

Die Eisenbahnen untergeordneter Art sind in den angeführten Gesetzesstellen regelmäßig in Verbindung mit Zweigkanälen, Vicinalstraßen und anderen öffentlichen Anlagen von geringerer Bedeutung genannt. Diese Zusammenstellung ergiebt, daß die angeführten Konzessionsbestimmungen nicht nur für die Nebenbahnen der Hauptlinien und Eisenbahnen örtlicher Bedeutung, sondern auch für die Straßenbahnen zu gelten haben, eine Auffassung, welche durch die Kaiserlichen Verordnungen wiedergegeben ist, durch welche die Straßenbahnen der Reichslande genehmigt sind.

Die französische Gesetzgebung enthält keine Bestimmungen über die Konzession des Betriebs; die Erklärung hierfür liegt in der Auffassung derselben als Teil der Baukonzession.

Die Konzession ist ein persönlich verliehenes Recht desjenigen, der in der erteilenden Kaiserlichen Verordnung genannt ist. Da sie nicht Vertrag, sondern Äußerung des Staatswillens ist, also eine Verleihung, so kann sie von dem Empfänger auch nicht rechtsgültig an einen Dritten abgetreten werden.

In Bezug auf den Bahnbau der Straßenbahnen ist zu bemerken, daß bei den eigentlichen Straßenbahnen der Bahnkörper ein Teil der öffentlichen Straße, seine Befahrung eine besondere Benützungsweise der Straße ist. Die aus der Berührung der Straße mit andern Grundeigentume sich ergebenden Rechtsverhältnisse bestehen aber nicht nur zwischen Straßenbauverwaltung und Grundstücksnachbar, sondern auch zwischen letzterm und der Eisenbahn direkt, soweit sie auf die Rechtsgebiete der Art. 1 und 2 (Erhaltung der Gräben, Böschungen u. s. w. — Verhältnisse zu den Grundstücksnachbarn) des Gesetzes von 1845 gestützt werden. Besondere Bedeutung hat diese Übertragung des Straßenrechts auf die Straßenbahnen bei der Entnahme von Materialien aus den anliegenden Grundstücken, die damit für Bau oder Ausbesserung der Straßenbahnen in gleicher Weise gewährt wird, wie der Straßenbauverwaltung. Für die vermehrte Abnützung der Straßen können die Bahnen zu erhöhten Unterhaltungsbeiträgen herangezogen werden. (Art. 14 des Gesetzes vom 21. Mai 1836.)

Das Recht der Straßenbahnen geht nicht weiter, als das der öffentlichen Straßen. Die Baukonzession entbindet nicht von der Entschädigungspflicht der Grundstücksnachbarn, wenn der Bahnbau

eine solche Veränderung der öffentlichen Straße zur Folge hatte, welche die Benutzung erschwerte — jedoch nur innerhalb der Orte und wenn der eingetretene Nachteil wirklich in Geld abzuschätzen ist.

Wie die Konzession, so ist auch die Oberaufsicht und Polizeigewalt über die Eisenbahnen dem Staatsoberhaupte vorbehalten (Art. 21 des Gesetzes vom 15. Juli 1845). Es gestattet jedoch § 18 des Gesetzes vom 30. Dezember 1871 (s. o.) ausdrücklich die Übertragung der landesherrlichen Befugnisse auf die Central- und Bezirksbehörden. Von diesem Rechte wird stets Gebrauch gemacht. Auf Grund des Art. 21 des zuletzt erwähnten Gesetzes hat der Kaiser am 24. April 1876 eine Sicherheitsordnung für diejenigen Eisenbahnen Elsaß-Lothringens erlassen, auf welche das Bahnpolizeireglement und die Signalordnung keine Anwendung finden. Der Reichskanzler (jetzt das Ministerium) ist zur Abänderung, Ergänzung und zum Erlasse der Ausführungsvorschriften ermächtigt (vergl. § 3 des Gesetzes vom 4. Juli 1879).

Durch die Bahnordnung für die Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebeneisenbahnen) ist die Sicherheitsordnung, soweit Voll- und Schmalspurbahnen in Betracht kommen, aufgehoben, nicht aber hinsichtlich der Straßenbahnen.

§ 51. Das Recht am Straßenkörper.

Man hat zu unterscheiden zwischen

a) dem Verfügungsrechte der Gemeindebehörde über die öffentlichen Verkehrswege (vergl. hierzu oben § 10 ff.);
b) dem Rechte der Anlieger;
c) dem Rechte des verkehrenden Publikums.

Bezüglich des erstern hat das Sächsische Ministerium des Innern in einer Verordnung vom 25. Juni 1897 bei Verwerfung einer Beschwerde ausgeführt: Wenn die kreishauptmannschaftliche Entscheidung davon ausgeht, daß der Stadtrat zu L. zur Verfügung über die öffentlichen Verkehrswege namentlich auch hinsichtlich des Aufstellens und des Fortbewegens der Fahrzeuge befugt sei, so verstößt diese Auffassung weder gegen positive Rechtsvorschriften noch gegen allgemeine Rechtsgrundsätze. Sie steht vielmehr ganz mit dem in Einklange, was auch vom Ministerium des Innern in den

bisher zu seiner Entscheidung gelangten Fällen betreffs der Benutzung öffentlicher Wege zur Anlage und zum Betriebe von Straßenbahnen ausgesprochen worden ist.

Schon in einer Verordnung vom 28. Januar 1895 (Fisch. Ztschr. S. 239) hat dasselbe Ministerium der Auffassung eines Stadtrats nicht beigepflichtet, daß das Areal einer öffentlichen Straße sich im Eigentume der Stadtgemeinde befinde, die Verfügung über solches allein der Stadtverwaltung zustehe, daher der Anfechtung im gewöhnlichen Rechtsmittelwege (Rekurs, Beschwerde) nicht unterliege und für die Oberbehörde ein Anlaß zum Einschreiten gegen die von dem Stadtrate zum Schutze des städtischen Eigentums getroffenen Maßnahmen nicht gegeben sei. Es heißt in der Verordnung dann weiter: „Wie das Ministerium stets festgehalten und schon wiederholt ausgesprochen hat, ist die Wirkung des den Gemeinden (zwar in den meisten Fällen, nicht aber immer) zukommenden Eigentumsrechts an den öffentlichen Straßen nicht eine so unbeschränkte, wie sie in Bezug auf andern Grundbesitz (insbesondere nutzbare Grundstücke) besteht. Denn während hinsichtlich der letzteren die Gemeindebehörde (abgesehen von der durch die Gemeindeordnungen gezogenen Schranken) dasselbe freie Verfügungsrecht hat, wie jeder Privateigentümer, kann sie über das Areal der öffentlichen Straßen naturgemäß nur in dem durch den Zweck der letzteren bedingten Maße verfügen und unterliegt bei dergleichen (in das Gebiet des öffentlichen Rechts fallenden) Entschließungen, welche die Gemeindebehörde nicht als Vertreterin der Gemeinde, sondern als Obrigkeit faßt, selbstverständlich auch der Beurteilung der Oberbehörde[1]. . . .“

Dagegen ist ein Eigentumsrecht der Gemeinde am Straßenkörper und an dem darüber liegenden Luftraume in Sachsen nicht anerkannt worden; auch bezüglich des letztern vermag die Gemeindebehörde nur nach Lage des Falles polizeiliche Vorschriften bezüglich der Telegraphen-, Telephon- und sonstigen elektrischen Leitungen zu geben (vergl. hierzu § 10 ff.).

[1] In Bezug auf das rechtliche Verhältnis öffentlicher Wege ist noch auf eine Verordnung des Sächsischen Ministeriums des Innern vom 9. Oktober 1876 bei Ludwig-Wolf, die Gesetzgebung über Wegebau und Expropriation im Königreiche Sachsen, 3. Aufl. S. 7, und eine Entscheidung des Kompetenzgerichtshofes ebenda S. 11 zu verweisen.

Über das Recht der Anlieger an der Straßenbenutzung und die durch die elektrische Straßenbahn eintretende Beeinträchtigung desselben hat sich der Stadtrat in L...... auf eine Beschwerde unter Billigung der erkennenden Regierungsbehörde u. a., wie folgt, ausgesprochen:

„Die N.... Straße ist eine öffentliche: sie dient dem allgemeinen Verkehre. Jedermann steht ihre Benutzung in dem Maße zu, daß die Mitbenutzungsrechte Anderer nicht geschmälert werden. Auch der Anlieger hat zunächst kein weitergehendes Recht, als das des freien, anständigen, zur Befriedigung seiner persönlichen häuslichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse erforderlichen Verkehrs zu und von seinem Grundstücke... Da die Wagen der Straßenbahn künftig nur in Zwischenräumen von etwa je 5 Minuten vor seinem Grundstücke verkehren werden, so ist ihm im Laufe des Tages an sich hinreichende Gelegenheit für den Verkehr vor und zu seinem Grundstücke geboten. Die Anlage des zweiten Geleises an sich hindert ihm keineswegs, seine und seiner Patienten Wagen vorfahren zu lassen. Die Notwendigkeit, bei dem Herannahen der Straßenbahn das Geleis mit dem darauf haltenden Fuhrwerke zu verlassen, muß der Beschwerdeführer als eine durch die Lage seines Grundstücks gebotene Rücksicht auf den öffentlichen Verkehr über sich ergehen lassen. — Ein Recht, sich über den oben gekennzeichneten Umfang hinaus der Straße zu bedienen, hat ein Privater überhaupt nicht; vielmehr ist ihm eine derartige, der eigentlichen Bestimmung der Straße als öffentlichen Verkehrsraumes zuwiderlaufende Benutzung der Straße nur insoweit gestattet, als es das wohlverstandene allgemeine Verkehrsinteresse zuläßt. . . .“

Über dieselbe Frage hat sich das Sächsische Ministerium des Innern in einer Entscheidung vom 16. Februar 1897, einige Widersprüche von Anliegern der Karl Tauchnitzstraße in L. gegen die Durchlegung der elektrischen Straßenbahn während der Sächsisch-Thüringischen Industrie- und Gewerbeausstellung im Sommer 1897 betr., ausgesprochen:

„. . . Das Ministerium des Innern hat den Widersprüchen schon um deswillen Beachtung nicht zu schenken vermocht, weil es sich bei dem betreffenden Bahnunternehmen für den Staat nicht um die Gewährung einer Vergünstigung an die betriebführende Gesellschaft, sondern um die Befriedigung allgemeiner Verkehrsbedürfnisse, sowie die Förderung des Ausstellungsunternehmens handelt und solchen öffentlichen Interessen gegenüber die wesentlich nur auf Erhaltung von Annehmlichkeiten gerichteten Privatinteressen einiger Straßenanlieger zurücktreten müssen, und weil ferner das Ministerium des Innern auch den Anwohnern einer so bevorzugten Villenstraße, wie es die Karl Tauchnitzstraße in L. sein mag, nicht ein Anrecht darauf einräumen kann, daß eine solche Straße nicht ihrem Zwecke als Verkehrs- oder entsprechend, in gleichem Maße, wie andere Straßen, zur Befriedigung allgemeiner Verkehrsbedürfnisse

herangezogen werde oder daß darauf nicht jedes der vorgeschrittenen technischen Entwickelung und den modernen Anforderungen entsprechende Verkehrsmittel Verwendung finde, soweit es die örtlichen Verhältnisse gestatten. Erst in zweiter Linie kommt hierzu noch die Erwägung, daß es sich im vorliegenden Falle nicht um eine dauernde Anlage, sondern um ein zeitlich begrenztes Unternehmen handelt und somit auch die Belästigungen und die Beschwerden, die daraus für die Anlieger erwachsen, nur vorübergehender Natur sein werden."

Die in Fisch. Ztschr. 1899 S. 174 enthaltene Verordnung desselben Ministeriums vom 18. März 1899 vertritt den gleichen Standpunkt in etwas anderer Richtung. Es heißt da:

„Der von der verw. U. in L. erhobene Widerspruch gegen die Anlage der Straßenbahn Halle—Leipzig auf der Landsberger bez. Lindenthaler Straße daselbst wird hiermit zurückgewiesen. Denn es soll zu dieser Straßenbahnanlage nach dem genehmigten Plane lediglich öffentliches Straßenareal in einer Weise benutzt werden, welche den Verkehr nach und von den anliegenden Grundstücken nicht ausschließt; soweit hierdurch aber eine Erschwerung dieses Verkehres eintreten sollte, kann solche die Anlieger, denen übrigens auch die Vorteile des neuen Unternehmens zugute kommen, zu einem Widerspruche schon um deswillen nicht berechtigen, weil es sich hierbei um Durchführung eines im öffentlichen Interesse liegenden Unternehmens handelt und hierzu eine öffentliche Straße benutzt werden soll, die ihrer Zweckbestimmung nach in erster Linie dem sich auf der Straße bewegenden Verkehre von Ort zu Ort zu dienen und als solche auch jedes neue Verkehrsmittel aufzunehmen hat, welches der fortschreitenden Entwickelung des Verkehrswesens und dem gesteigerten Verkehrsbedürfnisse entspricht und dessen Einführung hierdurch veranlaßt wird. Sollte durch die neue Anlage oder deren Betrieb in den privatrechtlich geschützten Interessenkreis der anliegenden Grundstückseigentümer eingegriffen werden, so würde diesen unbenommen sein, ihre diesbezüglichen Entschädigungsansprüche im Rechtswege gegen die Unternehmerin geltend zu machen. —"

In einer Verordnung vom 2. November 1898 — 441 III A c — hat sich das gleiche Ministerium gelegentlich der Bescheidung auf eine Beschwerde über die L. elektrische Straßenbahn darüber, inwieweit die Anwohner einer Straße, durch welche eine elektrische Straßenbahn geführt ist, sich die Beschwerden und Belästigungen durch deren Betrieb gefallen lassen müssen, unter anderm geäußert:

„Die Beschwerden und Belästigungen durch den Betrieb der elektrischen Straßenbahn in der . . . Straße sind zwar nicht in Abrede zu stellen, sie sind aber zum größten Teile solche, wie sie mit der neuern Entwickelung des Straßenbahnwesens unzertrennbar verbunden sind und mit denen jeder Bewohner einer Großstadt heutzutage mehr oder weniger zu rechnen hat. Die Wünsche und Annehmlichkeiten Einzelner müssen in dieser Hinsicht, wie auch auf anderen

Gebieten des öffentlichen Lebens hinter dem Interesse der Allgemeinheit zurückgestellt werden, und es kann sich nur darum handeln, das unvermeidliche Opfer, welches dem Einzelnen zu Gunsten der Allgemeinheit auferlegt werden muß, auf das möglichst geringste Maß zurückzuführen. . . ."

Das Preußische Oberverwaltungsgericht hat in mehreren Entscheidungen vom 22. und 29. Dezember 1883 (Entsch. 10. Bd. S. 192 und 198) über das *Recht der Straßenbenutzung* gesagt:

1. Die Befugnis zum Gebrauche öffentlicher Wege ist beschränkt durch die gleiche Berechtigung aller Mitglieder des Publikums. Der Jedem zustehende freie Gebrauch der öffentlichen Wege zum Fortbringen seiner Sachen findet seine Grenze in der Bestimmung der öffentlichen Wege für das Publikum und der dadurch bedingten Konkurrenz aller Glieder des letztern, welche Konkurrenz zu regeln recht eigentlich die Aufgabe der Polizei in der Überwachung der öffentlichen Ordnung auf den Wegen ist; und in der Handhabung dieser ihrer gesetzlichen Befugnis ist sie berechtigt, einzuschreiten, wenn ein Einzelner zum Schaden des öffentlichen Wesens einen öffentlichen Weg beispielsweise derartig nutzt, daß er gewissermaßen den Betrieb seiner Fabrik teilweise auf denselben, wie auf einen Teil der Fabrikationsstätte, des Fabrikhofs, verlegt.

2. Dem Einzelnen steht ein Recht darauf, zur Einlegung von Schienengeleisen in den Körper öffentlicher Straßen verstattet zu werden, nicht zur Seite.

3. Die Ortspolizeibehörde ist nicht berechtigt, gegen den Widerspruch Dessen, dem unbeschadet des gemeinen Gebrauchs die Verfügung über den Körper einer öffentlichen Straße und dessen Nutzung zusteht (Straßenherr, Eigentümer, Wegebaupflichtige u. s. w.), die Anbringung von Schienengeleisen in demselben durch eine Privatperson anzuordnen, welche den Personentransport vermittelst einer Pferdebahn gewerbsmäßig betreiben will. (Allg. L.R. II. Teil Tit. 15 §§ 1, 2, 3, 7, 25[2].)

Eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 28. Januar 1890, aus der Juristischen Wochenschrift 1890 S. 61 abgedruckt im Arch. f. Verw. 1890 S. 271 ist folgendes zu entnehmen:

---

[2] Pr. Allg. L.R. II. Teil 15. Tit. § 1. Wege, die von einer Grenze des Landes zu einer andern, oder von einer Stadt, von einem Post- oder Zollamte entweder zu einem andern oder zu Meeren und Hauptströmen führen, werden Land- oder Heerstraßen genannt.

§ 2. Ohne besondere Erlaubnis des Staats darf sich niemand eine Verfügung über solche Straßen anmaßen.

§ 3. Auch alsdann nicht, wenn die Verfügung an sich dem Gebrauche der Straße für die Reisenden unschädlich wäre.

§ 7. Der freie Gebrauch der Land- und Heerstraßen ist einem Jeden zum Reisen und Fortbringen seiner Sachen gestattet.

§ 25. Den nach § 7 einem Jeden freistehenden Gebrauch der Landstraßen muß ein Jeder so ausüben, daß der Andere an dem gleichmäßigen Gebrauche des Weges nicht gehindert, noch zu Zänkereien oder gar Thätlichkeiten über das Ausweichen Anlaß gegeben werde.

Dient eine Straße dem öffentlichen Verkehre, so steht die Benutzung derselben dem Einzelnen nicht nach Willkür zu, sondern mit der Beschränkung, Andere im entsprechenden Gebrauche nicht zu stören, zu hindern oder zu beeinträchtigen. Ist die Straße mit einer Fahrbahn zum Eisenbahntransporte versehen, so hat jeder die Straße Benutzende die Verpflichtung, darauf zu achten, daß keine Gefährdung des Transports eintritt. Was dieserhalb zu geschehen habe, ist Sache der Überlegung im einzelnen Falle, unabhängig davon, ob von einer Behörde Verhütungsmaßregeln getroffen worden sind oder nicht.

Die angeführten Entscheidungen lassen die Gesichtspunkte erkennen, nach welchen sich der Verkehr des Publikums im allgemeinen auf den öffentlichen Straßen und die Berechtigung jedes einzelnen Passanten regelt. Die öffentlichen Straßen dienen dem gesamten öffentlichen Verkehre, jeder ist also insoweit berechtigt, daran teil zu nehmen, als er diesen Gesamtverkehr nicht ungebührlich stört oder hemmt. Daraus ergiebt sich, daß sich jeder Passant die Beschränkung der Bewegungsfreiheit gefallen lassen muß, welche ein ungestörter Verkehr mit sich bringt. Gegen Verkehrsstörungen und Hemmungen hat die Straßenpolizeibehörde einzuschreiten, um den öffentlichen Verkehr vor dieser Störung und Hemmung zu schützen oder ihn davon zu befreien. (Vergl. übrigens hierzu auch die Ausführungen über die Entschädigungspflicht der elektrischen Straßenbahnen gegenüber Schäden, die ihre Anlagen veranlaßt haben — § 56.)

Hieran hat sich auch nach Erlaß und Geltungsbeginn des Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches im wesentlichen nichts geändert.

§ 52. Die Verpflichtungen der Straßenbahngesellschaften aus der Benutzung der städtischen Straßen.

a) Nach Preußischem Rechte.

In den „Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen XV 1“ spricht sich Regierungsrat Dr. Eger über die Verpflichtungen der Straßenbahngesellschaften aus der Benutzung der städtischen Straßen folgendermaßen aus: Für die Erlaubnis zur Benutzung der städtischen Straßen ist nach § 6 des Kleinbahngesetzes (s. § 28) die Straßenbahngesellschaft der Stadt gegenüber verpflichtet,

a) die benützten Wegeteile zu unterhalten;

b) dieselben, nach Beendigung des Unternehmens, wiederherzustellen;
c) für diese beiden Verpflichtungen Sicherheit zu bestellen;
d) für die Benutzung der Straßen ein angemessenes Entgelt zu geben;
e) das Erwerbsrecht der Bahn im ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung einzuräumen.

Andere Verpflichtungen, als diese fünf im § 6 des Kleinbahngesetzes dem Unternehmer zugewiesenen, liegen der Gesellschaft nicht ob, und die Stadt ist daher gesetzlich nicht berechtigt, den Kreis dieser gesetzlichen Verpflichtungen beliebig zu erweitern, bez. ihre Zustimmung von weitergehenden Verpflichtungen der Gesellschaft abhängig zu machen. Von diesem Gesichtspunkte aus, so führt Dr. Eger weiter aus, ist es den Städten als Straßeneigentümern nicht erlaubt, die Feststellung und Genehmigung der Projekte, die Baufristen, besondere, das Maß der von der Konzessionsbehörde angeordneten, übersteigende Sicherheitseinrichtungen, das Betriebssystem, die Spurweite, die Art der Befestigung des Bahnkörpers, die Konstruktion der Betriebsmittel und Schienen, die Anlegung von Wartehallen, die Entnahme der Betriebskraft aus bestimmten Produktionsstätten, die Mitbenutzung der Bahnlinien durch andere Unternehmer, die Aufsicht über Bau und Betrieb, die Genehmigung der Fahrpläne und Beförderungspreise, Abänderungen des Bahnbetriebs, Wohlfahrtseinrichtungen für die Bahnbediensteten (Pensionskassen ꝛc.), unbedingten Verzicht auf jeden Schadenersatz gegen die Stadt aus Betriebsstörungen, übertrieben hohe Gewinnanteile als Benutzungsgebühr, unverhältnismäßig hohe Kautionen, Fristen für die Dauer der Benutzung der Straßen, Rücktritt von der Erlaubnis zur Straßenbenutzung, unverhältnismäßig scharfe und unangemessene Bedingungen für den spätern Erwerb der Bahn u. s. w., sich auszubedingen. Bedingungen dieser Art sind rechtswidrig. Als Gegenleistungen für die Benutzung ihrer Wege dürfen die Städte nur „angemessene" Forderungen stellen, die zu dem Werte der Benutzung in einem entsprechenden Verhältnisse stehen. Die Pflicht zur Unterhaltung der Wege beschränkt sich auf das bisher von Unterhaltungspflichtigen geleistete Maß, und bei

der Wiederherstellung ist nur der alte Zustand herbeizuführen. Der Erwerb der Bahn darf nur im ganzen beansprucht werden, und sind mehrere Kreise beteiligt, so können diese nur gemeinschaftlich die Bahn erwerben. Der Wert kann im Sinne des Gesetzes nur nach dem Ertrage, nicht nach dem Buch- oder Abbruchswerte bemessen werden. Falls die Gemeinden diese Bestimmungen nicht beachten, kann der Unternehmer von den zuständigen Behörden einen Ergänzungsbeschluß verlangen.

b) **Nach Sächsischem Rechte.**

Da im Königreiche Sachsen ein dem preußischen Kleinbahnengesetze ähnliches Gesetz noch nicht erlassen ist, bestimmt sich die Verpflichtung der elektrischen Straßenbahngesellschaften den Gemeinden und dem Staate gegenüber aus der Benutzung der Gemeinde- bez. Staats- und Bezirksstraßen lediglich aus den Konzessionsbedingungen, hinsichtlich welcher auf die §§ 39 ff. zu verweisen ist. Die Einschränkung von § 6 des preußischen Kleinbahnengesetzes kennt also das Sächsische Recht nicht.

Wegen der diesbezüglichen Rechtslage in anderen Bundesstaaten vergl. die §§ 32, 45 ff., 48 ff.

§ 53. Hauptsächlichste Bestimmungen einer Betriebsordnung zur Regelung des Verkehrs elektrischer Straßenbahnen in einer Stadt[1].

Zur Regelung des zweigeleisigen Betriebes der elektrischen Straßenbahnen innerhalb des Stadtbezirks werden im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nachstehende Bestimmungen getroffen:

---

[1] Aus der Leipziger Betriebsordnung.

Die Dresdner und die Darmstädter Betriebsordnung deckt sich inhaltlich bis auf wenige Ausnahmen, welche an geeigneter Stelle Berücksichtigung finden, mit der obigen.

Mit Bezug auf das Herzogtum Braunschweig verweise ich auf das Gesetz, die Bestrafung der Übertretung von Vorschriften des Betriebsreglements für elektrische, nicht der Reichsaufsicht unterstehende Eisenbahnen betr., vom 30. Dezember 1897 (Ges. u. V.O.Samml. 1898 S. 3), sowie das Reglement für den Betrieb der elektrischen Bahn Braunschweig—Wolfenbüttel und der elektrischen Bahn in der Stadt Wolfenbüttel vom 15. Januar 1898 (Ges. u.

I. Betriebsleitung und Betriebspersonal[2].

§ 1. Zur Leitung des Betriebes jeder — einer Gesellschaft oder einzelnen Person — konzessionierten elektrischen Straßenbahn in der Stadt ist von den Unternehmern ein genügend vorgebildeter Oberbeamter, Betriebsleiter, anzustellen, welcher unbeschadet der Vertretungsverbindlichkeit der Unternehmer für den gesamten Bahnbetrieb und insbesondere für Einhaltung der in dieser Betriebsordnung enthaltenen Vorschriften verantwortlich ist.

§ 2. Dem Betriebsleiter, welcher in der Stadt eine ständige Geschäftsstelle zu halten hat, liegt die unmittelbare Aufsicht über den Betriebsdienst, das Betriebspersonal und die Betriebsmittel ob. Er hat insbesondere darüber

---

V.O.Samml. S. 9). — In der freien und Hansestadt Hamburg ist der elektrische Straßenbahnbetrieb durch das Reglement der dortigen Polizeibehörde vom 29. April 1895 — Amtsblatt S. 323 — geregelt. Dieses Reglement bietet im allgemeinen nichts Besonderes und von der oben mitgeteilten Betriebsordnung Abweichendes. Dasselbe gilt von der Verordnung, betreffend den Betrieb der Straßenbahn in Lübeck vom 7. Mai 1896 — Samml. d. L.V.O. u. Bek. S. 102.

[2] In der Darmstädter Bahnordnung (vergl. übrigens hierzu § 49) wird, wie daselbst schon erwähnt, bestimmt, daß den bei der elektrischen Straßenbahn angestellten Ingenieuren, Bahnmeistern, Weichenstellern, Betriebskontroleuren, Schaffnern und den mit der Bewachung der Bahnanlagen betrauten Bediensteten von Großh. Ministerium der Finanzen die Befugnisse der Bahnpolizeibeamten beigelegt werden können. Sie werden von Großh. Kreisamt vereidigt und treten alsdann in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten. Ihre Amtsthätigkeit erstreckt sich auf die ganze Bahn, die dazu gehörigen Anlagen und soweit als solches zur Handhabung der für den Bahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich ist.

Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten auf deren Ersuchen in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den übrigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes innerhalb des oben bezeichneten Gebietes, auf das sich die Amtsthätigkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt, Beistand zu leisten, soweit es die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, einen Jeden vorläufig festzunehmen, der auf Übertretung der für den Bahnbetrieb und zum Schutze der Bahnanlagen erlassenen Polizeiverordnungen betroffen oder unmittelbar nach der Übertretung verfolgt wird und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag. Derselbe ist mit der Festnahme zu verschonen, wenn er eine angemessene Sicherheit bestellt. Die Sicherheit darf den Höchstbetrag der angedrohten Strafe nicht übersteigen. Enthält die strafbare Handlung ein Verbrechen oder Vergehen, so kann sich der Schuldige durch eine Sicherheitsbestellung der vorläufigen Festnahme nicht entziehen.

Der Festgenommene ist unverzüglich, sofern er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, dem Großh. Polizeiamte oder dem nächsten Polizeireviere vorzuführen.

Erfolgt die Ablieferung des Festgenommenen nicht durch Bahnpolizeibeamte, so hat der die Ablieferung anordnende Beamte eine mit seinem Namen und seiner Dienststellung bezeichnete Festnehmungskarte mitzugeben, auf welcher der Grund der Festnahme anzugeben ist.

zu wachen, daß sämtliche ihm unterstehende Beamte und Bedienstete die ihnen erteilte Dienstanweisung genau kennen und befolgen, sowie daß die zur Sicherheit des Publikums und zur Ordnung des Betriebes erlassenen Vorschriften gehörig beachtet werden.

§ 3. Der Betriebsleiter ist verpflichtet, Ladungen oder sonstige Zuschriften des Rates, welche an die Unternehmer oder das Betriebspersonal gerichtet sind, unter eigener Verantwortung für die richtige und pünktliche Bestellung entgegenzunehmen und an Denjenigen, für den sie bestimmt sind, weiter gelangen zu lassen, auch den an ihn selbst ergehenden Weisungen genannter Behörde pünktlich nachzukommen.

§ 4. Über das ihm unterstehende Betriebspersonal hat der Betriebsleiter Listen zu führen, aus denen der vollständige Vor- und Zuname, das Alter, der Geburtsort, die Wohnung, der Tag der Annahme und Entlassung, etwaige im Dienste erlittene Bestrafungen, sowie die Dienstnummer (vergl. § 7) des einzelnen Beamten oder Bediensteten genau zu ersehen sind. Diese Listen sind den Beamten des Rates auf Verlangen jederzeit zur Einsicht vorzulegen. Für die Richtigkeit der darin enthaltenen Angaben ist der Betriebsleiter verantwortlich[3].

§ 5. Das Betriebspersonal hat sich mit allen den Bahnbetrieb betreffenden dienstlichen und polizeilichen Vorschriften genau bekannt zu machen und denselben allenthalben nachzukommen, auch den von den städtischen Sicherheits- und Wohlfahrtspolizeibeamten innerhalb ihrer Zuständigkeit getroffenen Anordnungen und erteilten Weisungen unbedingt Folge zu leisten. Im Verkehre mit dem Publikum hat sich das Betriebspersonal eines höflichen und ruhigen, aber auch, da nötig, bestimmten Auftretens zu befleißigen. Unnötige Unterhaltungen mit dem Publikum hat es zu vermeiden; namentlich gilt dies von Wagenführern und Schaffnern.

Personen, welche zur Ausübung des ihnen übertragenen Dienstes ungeeignet erscheinen, sind auf Verlangen des Rates zu anderm Dienste zu verwenden oder auch gänzlich aus dem Dienste zu entlassen.

§ 6. Als Kontrolleure, Schaffner und Wagenführer dürfen nur solche Personen verwendet werden, welche volljährig, unbescholten, körperlich in jeder Beziehung zum Dienste tauglich und mit den den Fahrdienst betreffenden Einrichtungen genau vertraut sind. Kontrolleure und Wagenführer insbesondere müssen die erforderliche technische Ausbildung besitzen.

---

[3] Nach der Dresdner Betriebsordnung darf die Beschäftigung von Angestellten oder Bediensteten als Motorwagenführer oder Signalwärter während eines Zeitraumes von 3 Wochen nicht mehr als 200 Stunden, während eines und desselben Tages ohne mindestens zweistündige Zwischenpause nicht mehr als 10 Stunden, bei Gewährung einer derartigen Pause aber auch nicht mehr als 14 Stunden betragen.

Vorschriften über die Beschäftigungsdauer des übrigen Betriebspersonals bleiben vorbehalten.

§ 7. Das Betriebspersonal hat während des Dienstes die vorgeschriebene Dienstkleidung und Dienstausrüstung zu tragen. Form, Farbe und Abzeichen der erstern sind vom Rate zu genehmigen. Zur Dienstausrüstung der Kontrolleure, Schaffner und Wagenführer gehört eine richtig gehende Taschenuhr, zu der der Schaffner, Wagenführer und unteren Bediensteten ferner eine aus Metall gefertigte, an der Kopfbedeckung zu tragende Nummer, welche der in der Personalliste eingetragenen Dienstnummer des Betreffenden (vergl. § 4) entsprechen muß.

§ 8. Die einzelnen Dienstobliegenheiten des Betriebspersonals sind durch eine besondere von den Unternehmern oder dem Betriebsleiter aufzustellende und dem Rate und Polizeiamte zur Kenntnisnahme vorzulegende Dienstordnung zu regeln. Dieselbe darf nichts enthalten, was mit den Bestimmungen dieser Betriebsordnung im Widerspruche stände. In jedem Falle haben aber die nachstehenden in §§ 9—19 enthaltenen besonderen Vorschriften zu gelten.

§ 9. Der Wagenführer hat zwar den ihm während der Fahrt vom Schaffner erteilten Zeichen zum Abfahren und Anhalten nachzukommen, im übrigen aber untersteht er dem Schaffner nicht[4] und ist für die sichere und zweckmäßige Leitung des Wagens allein verantwortlich. Er hat vor allem darauf zu achten, daß einerseits die vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeiten und die fahrplanmäßigen Abfahrts- und Ankunftszeiten innegehalten werden, andererseits aber auch jede durch die Bewegung des Wagens für das Publikum entstehende Gefahr und ein Zusammenstoßen mit anderm Fuhrwerk vermieden werde. Zu dem Ende hat er in Straßen mit besonders starkem Verkehre, an Straßenkreuzungen, beim Durchfahren starker Kurven und bei etwaigen Verkehrshindernissen mit besonderer Vorsicht und gemäßigter Geschwindigkeit zu fahren, nötigenfalls auch den Wagen anzuhalten. Das auf der Straße verkehrende Publikum, insbesondere die Führer der in gefahrbringender Nähe der Fahrbahn fahrenden Geschirre hat er durch ein mit der Signalglocke zu gebendes Zeichen rechtzeitig zu warnen und auf die Annäherung des Straßenbahnwagens aufmerksam zu machen. Es ist jedoch hierbei jedes unnütze Läuten mit der Glocke zu unterlassen.

§ 10. Während der Wagen sich auf der Strecke befindet, darf der Wagenführer seinen Platz auf dem Vorderperron des Wagens nur im Notfalle und erst dann verlassen, nachdem der Strom abgestellt, der Wagen festgebremst und die Umschalterkurbel abgenommen ist. Auch an den Endpunkten der Linien darf er sich erst dann vom Wagen entfernen, wenn er die Aufsicht über letztern einem andern Bahnbediensteten übergeben und die vorstehend erwähnten Sicherheitsmaßregeln angewendet hat.

---

[4] Anders in Darmstadt. Dort ist auch der Schaffner des Anhängewagens im Dienste demjenigen des Motorwagens unterstellt.

Das Anfassen der Bremskurbel, des Regulierapparates, sowie der elektrischen Schaltvorrichtungen seiten Unbefugter darf er unter keinen Umständen dulden.

§ 11. Dem Schaffner liegt außer der Verausgabung der Fahrkarten und der Vereinnahmung des Fahrgeldes hauptsächlich die Pflicht ob, darüber zu wachen, daß das die Straßenbahn benutzende Publikum vor Unfällen bewahrt bleibe, aber auch seinerseits die für dasselbe erlassenen, auf den Betrieb bezüglichen Vorschriften gehörig beachte[5].

§ 12. An den Haltestellen hat er darauf zu achten, ob Fahrgäste den Wagen besteigen oder verlassen wollen, und danach rechtzeitig dem Wagenführer das Zeichen zum Anhalten zu geben. Das Zeichen zum Weiterfahren darf er nicht eher geben, als bis die absteigenden Fahrgäste den Wagen wirklich verlassen und den Erdboden erreicht, die neu hinzukommenden aber den Wagen bestiegen haben.

§ 13. Ist die für eine einzelne Abteilung des Wagens zugelassene Zahl von Fahrgästen erreicht, so darf er weitere Fahrgäste in die betreffende Abteilung nicht zulassen. Ist die für den ganzen Wagen zugelassene Zahl von Fahrgästen erreicht, so hat der Schaffner das an dem Wagen befindliche Schild mit der Aufschrift „besetzt" auszuhängen bez. herunterzuklappen und ein weiteres Zusteigen von Fahrgästen nicht zu dulden. Etwa unbemerkt Zugestiegene hat er solchenfalls entweder sofort oder, wenn der Wagen schon wieder im Gange ist, an der nächsten Haltestelle zum Wiederabsteigen zu veranlassen.

§ 14. Weiter hat der Schaffner darauf zu achten, daß während der ganzen Fahrt die auf der linken Seite des Wagens (in der Fahrtrichtung) befindlichen Zugänge zum Vorder- wie Hinterperron fest verschlossen bleiben und das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste nur auf der rechten Seite erfolgt.

§ 15. Der Schaffner ist dafür verantwortlich, daß die Tafeln und Schilder, welche das Fahrziel angeben, sowie die vorgeschriebenen Signalscheiben und Signallaternen in richtiger Weise am Wagen angebracht und die Laternen während der Dunkelheit brennend erhalten werden.

§ 16. Alsbald nach Eintreffen des Wagens an den Endpunkten der Linie hat der Schaffner genau nachzusehen, ob etwa von Fahrgästen Gegenstände zurückgelassen worden sind. Ist solches der Fall und der betreffende Fahrgast behufs Wiederaushändigung nicht mehr sofort zu erlangen, so hat er die vorgefundenen Gegenstände sorgfältig aufzuheben und spätestens am nächsten Morgen an die Betriebsleitung abzuliefern.

§ 17. In der wärmern Jahreszeit hat der Schaffner während des Aufenthalts an den Endpunkten der Linie das Innere des Wagens durch Öffnen der Fenster und Thüren gehörig zu lüften.

---

[5] Nach der Darmstädter Bahnordnung für die elektrische Straßenbahn müssen die Schaffner mit der Einrichtung der Motorwagen soweit vertraut sein, daß sie dieselben zum Stillstande bringen können.

§ 18. Macht der Schaffner die Wahrnehmung, daß der Wagenführer die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit überschreitet oder sonst in irgend einer Weise bei der Leitung des Wagens vorschriftswidrig oder unvorsichtig verfährt, so hat er hierüber ebenso wie über alle außerordentlichen, den Bahnbetrieb berührenden Vorkommnisse seinen Dienstvorgesetzten sobald als irgend möglich Meldung zu machen.

§ 19. Die Kontrolleure sind die nächsten Dienstvorgesetzten sowohl der Wagenführer wie der Schaffner. Beide sind verpflichtet, bei Ausübung ihres Dienstes den etwagen Weisungen der Kontrolleure sofort nachzukommen. Erteilen die Kontrolleure derartige Weisungen, so übernehmen sie damit auch die volle Verantwortlichkeit für dieselben.

II. Beschaffenheit der Wagen.

§ 20. Die zur Verwendung kommenden Wagen sind Motorwagen und Anhängewagen. Das elektrische Triebwerk jedes Motorwagens muß so stark sein, daß es bei voller Besetzung des Wagens noch einen gleichfalls vollbesetzten Anhängewagen in den bedeutendsten Steigungen der Bahnstrecke ohne erhebliche Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit fortbewegen kann.

§ 21. Die Breite der Wagen soll in den Außenmaßen nicht mehr als 2 m betragen. Die Wagen sollen gefällig gebaut und mit haltbarem Anstriche versehen sein. Die Wagenthüren sind als Schiebethüren herzustellen und mit Klappen zum Hindurchreichen des Fahrgeldes und der Fahrkarten zu versehen. Die Einstellung offener Sommerwagen ist zulässig; dieselben müssen jedoch so eingerichtet sein, daß das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste wie bei den übrigen Wagen nur am Vorder- und Hinterperron, nicht auch an den ganzen Längsseiten des Wagens erfolgen kann.

Form und Anstrich der Wagen unterliegen der Genehmigung des Rates.

§ 22. Jeder Motorwagen muß mit der notwendigen Schaltvorrichtung zur Inbewegungsetzung und zur Regulierung der Fahrgeschwindigkeit, sowie mit 2 voneinander unabhängigen Bremsvorrichtungen versehen sein, und zwar einer mechanischen Handbremse für den regelmäßigen Bedarf als Gebrauchsbremse und einer besondern Gefahrenbremse. Letztere kann entweder eine elektrische oder eine Luftdruckbremse sein; in beiden Fällen muß aber die Bremse so konstruiert sein, daß sie bei Benutzung eines Anhängewagens als sog. durchgehende Bremse, d. h. nicht nur auf die Räder des Motorwagens, sondern auch auf die des Anhängewagens wirkt. Außerdem muß auch jeder Anhängewagen mit einer mechanischen Handbremse ausgerüstet sein. Bei den zunächst in Betrieb kommenden Wagen mit elektrischer Bremse ist das Anhängen von Wagen, welche ausschließlich mit Handbremse (nicht auch mit durchgehender Bremse) versehen sind, bis auf weiteres noch nachgelassen.

Jede einzelne Bremsvorrichtung muß für sich allein imstande sein, den vollbesetzten Wagen in der größtzulässigen Fahrgeschwindigkeit rasch zum Halten zu bringen.

§ 23. Die Wagen, Motor- wie Anhängewagen, sollen höchstens 20 Sitz- und 14 Stehplätze, ausschließlich der Plätze des Fahrpersonals, enthalten. Im Innern des Wagens wie an den Außenperrons ist die Zahl der vorhandenen Plätze deutlich anzuschreiben.

Die Sitzbänke im Innern des Wagens sind, wenn sie der Länge nach angebracht sind, in der Mitte mit einem Bügel zu versehen, um die Fahrgäste im Wagen gleichmäßig zu verteilen.

An der rechten Außenseite des Wagens oder über dem Austritte an dem Dache des Hinterperrons ist ein Schild mit der deutlich lesbaren Aufschrift „besetzt" anzubringen, welches für gewöhnlich mit der Rückseite nach außen zu kehren oder zurückzuschlagen, bei vollbesetztem Wagen aber umzudrehen bez. herunterzuklappen ist.

§ 24. Die Benutzung der Wagenfenster und der Außenseiten der Wagen zu Reklamezwecken ist ausgeschlossen.

§ 25. Im Winter sind zur Abhaltung der Kälte im Innern des Wagens Friesdecken an den Fenstern und im Rücken der Fahrgäste aufzuhängen. Es bleibt jedoch dem Rate vorbehalten, im Winter außerdem Beheizung der Wagen zu fordern.

§ 26. An jedem Wagen sind an den beiden Längsseiten am Dache Schilder mit Angabe der Linie, die er befährt, und an den beiden Stirnseiten, sei es am Dache, sei es an der sog. Spritzwand, umdrehbare Schilder mit Angabe des Endpunktes der Linie, nach welcher er gerade fährt, anzubringen; auch ist im Innern des Wagens die Fahrtrichtung und das Endziel derselben durch eine entsprechende Aufschrift auf einer Tafel kenntlich zu machen.

§ 27. Während der Dunkelheit ist jeder Wagen durch 5 elektrische Glühlampen, von denen sich 3 im Innern des Wagens an der Decke und je 1 auf dem Vorder- und Hinterperron ebenfalls an der Decke befinden, und außerdem durch 2 in den Stirnwänden anzubringende, nach innen und nach außen leuchtende, mit Petroleum oder Öl zu speisende Notlampen zu erleuchten.

Die auf dem Vorder- und Hinterperron befindlichen Glühlampen sind mit einem Reflektor zu versehen, der ihr Licht soweit als möglich schräg nach vorn bez. hinten auf das Geleis wirft.

§ 28. Die vom Wagenführer zu handhabende Signalglocke (vergl. § 9) ist auf dem Vorderperron so anzubringen, daß sie entweder durch einen am Führerstande befindlichen Trittheber oder durch einen mit der Bremskurbel verbundenen Handgriff zum Ertönen gebracht werden kann.

§ 29. Die Wagen der einzelnen Linien haben sich durch bunte Signalscheiben und bei Dunkelheit durch besondere bunte Signallaternen voneinander zu unterscheiden. Welche Farben für die einzelnen Linien zu wählen sind, wird durch eine ein für alle Mal aufzustellende und vom Rate zu genehmigende Signaltafel bestimmt. Die Signalscheiben sind in genügender Größe und in viereckiger Form herzustellen und in der betreffenden Linienfarbe anzustreichen. Außerdem ist an den Wagen in der Mitte der an beiden Längs-

seiten befindlichen Schilder (vergl. § 26) auf einer runden scheibenartigen Erweiterung dieser Schilder ebenfalls die Linienfarbe in auch abends deutlich hervortretender Weise anzubringen.

§ 30. Während der Dunkelheit hat jeder Wagen außer den in § 27 vorgeschriebenen Lampen noch eine am Dache des Vorderperrons anzubringende, mit Petroleum oder Öl zu erleuchtende, ein kräftiges Licht nach vorn werfende Signallaterne mit dem für die betreffende Strecke vorgeschriebenen bunten Lichte zu führen. Rotes Licht darf für diese Laterne nicht verwendet werden.

Die in der hintern Stirnwand des Wagens befindliche Notlampe (vergl. § 27) ist während der Dunkelheit nach außen durch eine rote Glasscheibe zu verdecken, sodaß sie nach außen rot leuchtet und damit zugleich als Schlußlicht dient.

§ 31. Wird an einen Motorwagen ein zweiter Wagen angehängt (vergl. § 33), so brauchen die Signalscheiben sich nur an der vordern Stirnseite des Motorwagens und an der hintern Stirnseite des Anhängewagens zu befinden. Bei Dunkelheit hat solchenfalls nur der Motorwagen die bunte Signallaterne und nur der Anhängewagen das rote Schlußlicht zu führen.

III. Betrieb.

§ 32. Zur Bedienung jedes im Betriebe befindlichen Wagens gehören in der Regel 2 Beamte, ein Wagenführer und ein Schaffner. Es bleibt jedoch dem Rate vorbehalten, ausnahmsweise für einzelne Strecken mit geringem Verkehre zu gestatten, daß die Wagen nur von je einem Wagenführer begleitet, und daß solchenfalls im Innern des Wagens Zahlkästen angebracht werden, in welche die Fahrgäste den Fahrpreis einzulegen haben.

§ 33. Bei eintretendem Bedürfnisse ist es gestattet, dem Motorwagen noch einen zweiten geeigneten Wagen anzuhängen. Solchenfalls genügt es, dem Anhängewagen einen besondern Beamten zur Bedienung beizugeben.

§ 34. Der Betrieb regelt sich nach dem aufgestellten Fahrplane, welcher der Genehmigung des Rates unterliegt. Abweichungen von dem Fahrplane sind nur insoweit gestattet, als zwischen die fahrplanmäßigen Fahrten ohne deren Verminderung oder Abänderung noch andere Fahrten je nach dem Verkehrsbedürfnisse eingelegt werden.

Machen Naturereignisse oder außergewöhnliche Zufälle die Fortsetzung des Betriebes unmöglich oder seine Beschränkung notwendig, so sind nicht nur ungesäumt die zur Beseitigung der Hindernisse notwendigen Anordnungen zu treffen, sondern es ist hiervon auch sobald als möglich schriftliche Anzeige an den Rat zu erstatten.

§ 35. Bei Aufstellung der Fahrpläne ist den verschiedenen für die einzelnen Strecken festzusetzenden Fahrgeschwindigkeiten gehörig Rechnung zu tragen. Die Fahrgeschwindigkeit darf eine bestimmte Grenze nicht übersteigen:

im Stadtinnern 12 km, in den äußeren Stadtteilen 15—18 km, auf den unbebauten Außenstrecken 20—25 km in der Stunde[6].

§ 36. Das Anhalten der Wagen hat in der Regel nur an den hierfür bestimmten Haltestellen zu geschehen, deren Zahl und Lage von der Genehmigung des Rates abhängig ist und die durch Tafeln mit entsprechender Aufschrift kenntlich zu machen sind. Ein Anhalten der Wagen außerhalb der Haltestellen darf, abgesehen von eintretenden Betriebsstörungen, nur dann geschehen, wenn auf der Fahrbahn befindliche Hindernisse dies bedingen[7].

Während der Betrieb ruht, dürfen Straßenbahnwagen auf den öffentlichen Straßen ohne besondere Erlaubnis des Rates nicht stehen gelassen werden.

§ 37. Bei gleichzeitigem Eintreffen zweier Straßenbahnwagen an Weichen hat derjenige Wagen den Vorzug, welcher im geraden Geleise fährt.

§ 38. Sollte an einzelnen Stellen der Bahn mit Rücksicht auf das Zusammentreffen mehrerer Linien oder den dort stattfindenden außerordentlichen Verkehr eine besondere Bewachung der Bahn sich als notwendig erweisen, so haben die Unternehmer auf Anordnung des Rates eine solche Bewachung während der Dauer des Betriebes durch besondere Bahnwächter[8] eintreten

---

[6] In Dresden dürfen die Motorwagen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 18—20 km in der Stunde fahren. Ist für gewisse Strecken eine geringere Fahrgeschwindigkeit ausdrücklich vorgeschrieben, so ist diese einzuhalten. Insbesondere haben Motorwagen innerhalb bebauter Straßen ein mittleres Zeitmaß (12—15 km in der Stunde) einzuhalten.

Straßenbahnwagen jeder Art dürfen in der für die betreffende Strecke zulässigen höchsten Fahrgeschwindigkeit nur in Abständen von mindestens 50 m hintereinander fahren.

Anhaltende Straßenbahnwagen müssen untereinander so viel Abstand halten, daß der Fußverkehr sich zwischen ihnen hindurch zu bewegen vermag.

[7] In Dresden sind die Haltestellen für die Zeit der Dunkelheit, soweit nötig, durch besonderes Licht kenntlich zu machen.

Ist die Haltestelle nur für Fahrten nach einer Richtung bestimmt, so ist die Fahrrichtung durch einen über der Tafel anzubringenden deutlich sichtbaren Pfeil zu bezeichnen.

Straßenbahnwagen dürfen nur da halten, wo sich Haltestellentafeln befinden.

Es ist verboten, die Wagen außerhalb der Haltestellen zur Aufnahme oder Absetzung von Fahrgästen zum Halten oder in gemäßigte Fahrgeschwindigkeit zu bringen.

Beim Anhalten sind Verkehrsstörungen thunlichst zu vermeiden, insbesondere müssen beim Halten an in der Nähe von Straßenkreuzungen liegenden Haltestellen die Fahrbahnen in den Kreuzungen und die Übergänge für den Fußverkehr völlig frei gehalten werden.

[8] Der Dresdner Betriebsordnung sind als Anlage folgende Vorschriften für den Signalwärter beigegeben:

1. Der Signalwärter hat Signale an die Führer herannahender Straßenbahnwagen abzugeben, wodurch diese darüber verständigt werden sollen, ob sie bei freier Bahn ihre Fahrt fortsetzen können oder wegen eingetretener Verkehrsbehinderung halten sollen (Haltesignal), bis das Hindernis beseitigt und die Bahn wieder frei ist.

2. Während der hellen Tagesstunden hat sich der Signalwärter zur Abgabe der Signale der roten Fahne oder der roten Signalscheibe zu bedienen;

zu lassen. Die Wagenführer haben den von diesen Bahnwächtern erforderlichenfalls zu gebenden Signalen Folge zu leisten.

§ 39. Die Festsetzung der Fahrpreise bleibt der besondern Genehmigung des Rates vorbehalten. In keinem Falle darf aber für eine Fahrtlänge bis zu 5000 m mehr als 10 Pf. Fahrgeld erhoben werden.

Zum einmaligen Übergange von einer Linie auf eine andere sind, wenigstens dann, wenn die Linien ein und demselben Unternehmer gehören, Umsteigekarten auszugeben, deren Preis ebenfalls 10 Pf. nicht übersteigen darf, wenn die auf beiden Linien zurückgelegten Strecken zusammen 5000 m nicht übersteigen.

§ 40. Für Kinder im Alter bis zu 4 Jahren, die in Begleitung Erwachsener fahren, ist, wenn für sie kein besonderer Platz beansprucht wird, Fahrgeld nicht zu erheben.

---

bei eintretender Dunkelheit hat er die mit roten und grünen Scheiben versehene Signallaterne zu benutzen.

3. Will der Signalwärter das Haltesignal mit der Fahne abgeben, so hat er an das zu sperrende Geleis heranzutreten und die Fahne so vor seinem Körper ausgestreckt zu halten, daß Arm und Fahnenschaft rechtwinkelig zu dem zu sperrenden Geleise stehen.

4. Das Haltesignal mittels der roten Scheibe ist so abzugeben, daß der Signalwärter die Scheibe rechtwinklig zu dem zu sperrenden Geleise stellt.

5. Die Signallaterne muß, falls das Geleis gesperrt ist, so aufgestellt sein, daß dem herannahenden Straßenbahnwagen die rote Scheibe zugekehrt ist.

Ist dem Wagen die grüne Scheibe der Laterne zugewendet, so soll dem Wagenführer bedeutet werden, daß der Weiterfahrt kein Hindernis im Wege steht.

(In ähnlicher Weise ist auch das Signalwesen bei der elektrischen Straßenbahn anderwärts geregelt.)

6. Falls der Führer des herannahenden Wagens abgegebene Haltesignale nicht sofort beachtet und seinen Wagen zum Stehen bringt, hat der Signalwärter unter Benutzung der Pfeife ein weiteres Warnungssignal abzugeben.

In gleicher Weise und, falls nötig, mittels Zurufs hat er Geschirre jeder Art und Fußgänger zu warnen, die den herankommenden Wagen nicht beachten und sich in Gefahr begeben.

7. Der Signalwärter hat stets ¼ Stunde vor der Zeit auf seinem Posten zu sein, zu welcher der erste fahrplanmäßige Straßenbahnwagen an seinem Standorte vorüberfährt.

Er darf seinen Posten keinesfalls früher verlassen, als bis der letzte Wagen an seinem Standorte vorbeigekommen ist oder sein Ablöser oder Stellvertreter seine dienstlichen Verrichtungen übernommen hat.

8. Im Falle plötzlicher Erkrankung während des Dienstes hat der Signalwärter nach Möglichkeit seinen Dienst so lange zu versehen, bis ein durch Beamte der Straßenbahn oder der Behörden herbeigerufener Ersatzmann seine Stelle eingenommen hat.

9. Die Signalwärter sind verpflichtet, jeden Wagenführer unnachsichtlich zu melden, der das abgegebene Haltesignal nicht beachtet und dadurch die Gefahr eines Zusammenstoßes hervorruft.

Die Meldung ist thunlichst bald einem Aufsichtsbeamten der Straßenbahngesellschaften zu erstatten.

10. Jeder Signalwärter hat die ihm etwa besonders erteilten Dienstvorschriften gewissenhaft zu erfüllen.

§ 41. Bei Feuersgefahr ist die Feuerwehr berechtigt, die der Handhabung der Feuerlöscheinrichtungen hinderlichen Straßenbahnanlagen, insbesondere Leitungs- und Spanndrähte u. s. w. soweit als nötig zu beseitigen und zu zerstören, ohne daß den Unternehmern ein Schadenanspruch hierfür zusteht. Die Unternehmer sind aber verpflichtet, nach Beseitigung der Feuersgefahr für baldmöglichste Wiederherstellung der unterbrochenen Bahnstrecke auf eigene Kosten Sorge zu tragen.

Zur Vermeidung von Beschädigungen der Feuerwehrleute durch den elektrischen Strom sind diejenigen Teile der stromführenden Leitung, welche die Handhabung der Feuerlöscheinrichtungen hindern, vor Berührung derselben durch Anwendung der Stromausschalter stromlos zu machen, zu welchem Zwecke der Feuerwehr Schlüssel zu diesen Ausschaltern vor Beginn des Betriebs einzuhändigen sind. Außerdem hat der Betriebsleiter dann, wenn ein größeres Schadenfeuer in den von der Bahn durchzogenen Straßen entsteht, sofort sachkundige Personen nach dem Brandplatze zu entsenden, welchen, soweit nötig, die Beseitigung der stromführenden Leitung obliegt.

§ 42. Macht sich aus Anlaß von Straßenarbeiten, von öffentlichen Aufzügen oder Leichenbegängnissen, oder mit Rücksicht auf außerordentliche Verkehrsbedürfnisse oder aus anderen derartigen Anlässen eine zeitweilige Unterbrechung oder Beschränkung des Betriebes notwendig, so hat der Betriebsleiter den an ihn deshalb ergehenden Anordnungen des Rates oder des Polizeiamtes nachzukommen, ohne daß deshalb die Unternehmer einen Anspruch auf Schadloshaltung erheben könnten.

IV. Bestimmungen für die Fahrgäste.

§ 43. Das Besteigen und Verlassen der Wagen seiten des Publikums hat nur auf der in der Fahrtrichtung rechts befindlichen Seite des Wagens und während der Fahrt nicht vom Vorderperron aus zu geschehen.

Wollen an ein und derselben Haltestelle gleichzeitig Fahrgäste ein- und absteigen, so haben die Einsteigenden so lange zu warten, bis die Absteigenden den Wagen verlassen haben.

§ 44. Das Aufsteigen auf einen als „besetzt“ bezeichneten Wagen ist verboten. Fahrgäste, welche in einem die zulässige Personenzahl bereits enthaltenden Wagen oder Wagenteile Platz nehmen und auf die Aufforderung des Fahrpersonals nicht sofort oder, wenn der Wagen bereits in Bewegung ist, beim nächsten Anhalten wieder absteigen, machen sich strafbar.

§ 45. Das Stehenbleiben im Innern des Wagens ist verboten, ebenso das Stehenbleiben auf den am Wagen angebrachten Trittstufen, welche nur zum Ein- und Absteigen zu benutzen sind.

§ 46. Es ist untersagt, geladene Gewehre, feuergefährliche oder explosive Gegenstände, sowie solche Gepäckstücke, welche durch ihren Umfang, ihren üblen Geruch oder ihre sonstige Beschaffenheit die Mitfahrenden zu belästigen geeignet sind, mit in den Wagen zu nehmen. Größeres Handgepäck, dessen Mitnahme

nicht nach vorstehender Bestimmung überhaupt ausgeschlossen erscheint, kann auf dem Vorderperron mitgenommen werden, wenn hierzu genügender Platz vorhanden ist und ein besonderer Gepäckschein gelöst wird[9].

Die Mitnahme von Hunden in den Wagen, mit Ausnahme kleiner Schoßhunde, welche auf dem Arme gehalten werden, ist untersagt.

§ 47. Das Tabakrauchen ist nur auf den Außenplätzen des Wagens, in den offenen Sommerwagen aber nur auf dem Hinterperron gestattet.

§ 48. Das Ausspucken im Wagen, sowie jedes ungebührliche Benehmen der Fahrgäste, ferner das Anfassen der an den Motorwagen zur Stromführung oder Beleuchtung dienenden Einrichtungen, insbesondere der Zugleine zur Kontaktrolle, der Umschalter- und der Bremskurbel, ingleichen das eigenmächtige Öffnen der Perronverschlüsse ist verboten.

§ 49. Die Schiebethür zu dem Vorderperron ist, soweit deren Öffnen nicht zum Durchgehen nötig wird, während der Fahrt geschlossen zu halten und darf nur bei heißer Witterung mit Zustimmung aller Fahrgäste offen bleiben. Die herablaßbaren Fenster sind auf Verlangen auch nur eines Fahrgastes auf der Windseite zu schließen.

§ 50. Die Fahrgäste haben die für das tarifmäßige Fahrgeld erhaltene Fahrkarte während der ganzen Fahrt aufzubewahren und auf Verlangen dem Fahrpersonale jederzeit vorzuzeigen.

Wird ausnahmsweise für einzelne wenig befahrene Strecken vom Rate die Einrichtung der Zahlkästen gestattet, so haben die Fahrgäste alsbald nach dem Einsteigen unaufgefordert das Fahrgeld in den in der vordern Stirnwand des Wagens angebrachten Zahlkasten einzulegen.

§ 51. Das Fahrpersonal ist befugt, für das Zertrümmern von Scheiben, das Zerreißen von Vorhängen oder jede sonstige Beschädigung oder Verunreinigung des Wagens oder der Ausstattungsgegenstände vom Schuldigen eine Entschädigung nach einem vom Rate aufgestellten Tarife zu fordern und deren sofortige Zahlung oder Sicherstellung zu verlangen.

§ 52. Fahrgäste, die den an sie ergehenden Weisungen des Fahrpersonals nicht Folge leisten, sowie trunkene oder mit auffälligen oder ekelerregenden Krankheiten behaftete oder sonstwie die Mitfahrenden belästigende Personen sind von der Mit- bez. Weiterfahrt auszuschließen und haben solchenfalls keinen Anspruch auf Ersatz des etwa bereits gezahlten Fahrgeldes.

V. Bestimmungen für das übrige Publikum.

§ 53. Beim Ertönen der an den Straßenbahnwagen angebrachten Signalglocke haben Geschirrführer, Reiter, Radfahrer und Fußgänger sowohl dem entgegenkommenden, wie dem überholenden Straßenbahnwagen alsbald soweit auszuweichen, daß das Vorüberfahren des Wagens frei und ungehindert

[9] Nach der Darmstädter Bahnordnung ist Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen die Mitführung von Handmunition gestattet. Der Lauf eines mitgeführten Gewehrs muß nach oben gerichtet sein.

geschehen kann. Da, wo die Breite der Fahrbahn es zuläßt, hat das Ausweichen der Geschirrführer, Reiter und Radfahrer nach rechts zu geschehen. Ausgenommen von ersterer Bestimmung sind nur geschlossen marschierende Militärabteilungen, Leichenzüge und polizeilich gestattete öffentliche Aufzüge.

§ 54. Bezüglich des Befahrens des Straßenbahnkörpers durch andere Geschirre, des Begegnens der Straßenbahnwagen mit Wagen der Feuerwehr und des Vorbeifahrens anderer Geschirre an den Haltestellen der Straßenbahn bewendet es bei den einschlagenden Bestimmungen des Straßenpolizeiregulativs:

Das Befahren des Straßenbahnkörpers ist solange gestattet, als Straßenbahnwagen den Bahnkörper nicht passieren; doch ist das Fahren auf den Schienen anderen Fuhrwerken nur erlaubt, wenn hierzu nach Beschaffenheit der Straße oder mit Rücksicht auf den augenblicklichen Verkehr zwingende Notwendigkeit vorhanden ist. Im übrigen sind beim Begegnen von Straßenbahnwagen die hierfür etwa erlassenen besonderen Vorschriften zu beobachten.

Wenn die Feuerwehr die Straßenbahn kreuzt oder entlang derselben fährt, haben die Bahnwagen zu halten, sobald dies dem Fortkommen der Feuerwehr förderlich ist.

Inmitten eines beengenden Verkehrs, wie beim Zusammentreffen einer größern Anzahl von Fußgängern oder Wagen, sowie namentlich beim Passieren stark belebter Straßenkreuzungen und -biegungen, beim Vorüberfahren an haltenden Straßenbahnwagen während des Auf- und Absteigens der Passagiere . . . . darf nur im Schritt gefahren werden.

§ 55. Es ist verboten, Kinder auf den Bahngeleisen oder in deren unmittelbarer Nähe spielen zu lassen.

§ 56. Durch das Auf- und Abladen, sowie Lagern oder Aufstellen von Gütern oder anderen Gegenständen, ingleichen durch das Räumen von Abortgruben darf der Betrieb der Straßenbahn, soweit möglich, nicht gehindert werden. Auch das Abwerfen und Aufhäufen von Schnee, Eis und Kehricht auf den Geleisen der Straßenbahn ist untersagt.

Da, wo zwischen der Vorderkante des Fußweges und dem Straßenbahngeleise auf keiner Seite des Fahrdamms so viel Platz vorhanden ist, daß ein Wagen vor dem betreffenden Grundstücke oder neben demselben halten kann, dürfen ausnahmsweise Möbel- und Leichenwagen auf dem Geleise so lange halten, als zum Auf- oder Abladen der Möbel, bez. zur Aufnahme der Leiche unbedingt erforderlich ist. Solchenfalls haben die Wagen der Straßenbahn bis zur Beseitigung des Hindernisses zu halten oder die vorhandenen Umfahrungsweichen zu benutzen.

§ 57. Jede Beschädigung der Straßenbahn und der dazu gehörigen Anlagen und Betriebsmittel, das Auflegen von Steinen oder sonstigen Gegenständen auf die Geleise, ferner die Nachahmung der Signale, das unbefugte Verstellen der Ausweichevorrichtungen, das Emporklettern an den die Leitungsdrähte tragenden Masten, das Anfassen der Leitungsdrähte und das Behängen derselben mit Gegenständen irgend welcher Art, überhaupt jede Vornahme einer den Bahnbetrieb störenden oder gefährdenden Handlung ist verboten.

Beim Anbringen von Fahnen an Gebäuden oder Masten ist darauf Bedacht zu nehmen, daß auch beim Hin- und Herwehen der Fahnen die Drähte der elektrischen Bahn nicht berührt werden können.

§ 58. Den Weisungen der Beamten und Bediensteten der Bahn, welche den Bahnbetrieb und die Fernhaltung oder Beseitigung von Betriebsstörungen bezwecken, hat auch das die Bahn nicht benutzende Publikum zu entsprechen.

VI. Schlußbestimmungen.

§ 59. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen in den Abschnitten I, III, IV und V dieser Betriebsordnung werden, soweit sie nicht etwa nach allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen mit härteren Strafen bedroht sind, mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

§ 60. Die Überwachung der Einhaltung vorstehender Bestimmungen und die Bestrafung von Zuwiderhandlungen steht den städtischen Behörden zu.

§ 61. Gegenwärtige Betriebsordnung tritt mit dem Tage in Gültigkeit, an welchem auf einer der Straßenbahnstrecken in der Stadt der elektrische Betrieb eröffnet wird[10].

§ 53a. Sicherheitsregeln für elektrische Bahnanlagen.

Zur Ergänzung der in § 24 mitgeteilten, vom Verbande Deutscher Elektrotechniker erlassenen Sicherheitsvorschriften füge ich hier die von demselben Verbande während des Drucks bei Julius

---

[10] Von Interesse sind noch die folgenden Vorschriften der Darmstädter Bahnordnung: Der Abteilung für Eisenbahnwesen des Ministeriums der Finanzen als Aufsichtsbehörde ist seitens der Bahnverwaltung Anzeige zu erstatten von allen mit dem Betriebe der elektrischen Bahn zusammenhängenden Ereignissen, bei denen

a) eine ganze oder teilweise Einstellung des Betriebes auf mehr als eine Stunde eintritt, oder
b) Bahnanlagen oder Betriebsmittel erheblich beschädigt werden, oder
c) Personen getötet oder erheblich verletzt werden, oder
d) die vorsätzliche Gefährdung eines Eisenbahntransports vorliegt oder zu vermuten ist.

In den unter c und d aufgeführten Fällen ist auch der Staatsanwaltschaft Anzeige zu machen.

Diese Anzeigen sind womöglich an demselben Tage, an dem das Ereignis eintritt, spätestens aber am folgenden Tage zu erstatten.

Über alle diese Ereignisse sind Verhandlungen aufzunehmen und auf Verlangen der Aufsichtsbehörde vorzulegen.

Über Vorkommnisse des Straßenverkehrs, die den regelmäßigen Gang des Bahnbetriebes stören, ist dem Polizeiamte Anzeige zu machen, sofern ein behördliches Einschreiten geboten erscheint.

Bei Geleisunterbrechungen ist dafür zu sorgen, daß der Bahnverkehr, soweit thunlich, durch Umsteigen aufrecht erhalten wird.

Springer in Berlin herausgegebenen **Sicherheitsregeln für elektrische Bahnanlagen** ein[1].

Diese gelten für die elektrischen Einrichtungen von Bahnanlagen mit oberirdischer Zuleitung, sowie mit Akkumulatoren in den Wagen, soweit die Betriebsspannung zwischen 250 und 1000 Volt liegt.

Ergänzende Vorschriften für andere Systeme bleiben vorbehalten.

Diejenigen Teile von Bahnanlagen, welche mit mehr als 1000 Volt betrieben werden, fallen unter die Hochspannungsvorschriften. (S. S. 174.)

I. Centralen und Kraftstationen.

§ 1. Für die Kraftstationen, welche dem elektrischen Bahnbetriebe dienen, gelten die Sicherheitsvorschriften für elektrische Mittelspannunganlagen. (S. S. 159.)

Wagenschuppen sind als Betriebsräume im Sinne der Mittelspannungsvorschriften anzusehen.

II. Leitungsanlagen.

Auch für die Leitungsanlagen elektrischer Bahnen gelten die Sicherheitsvorschriften für elektrische Mittelspannungsanlagen, jedoch mit folgenden Ausnahmen:

§ 2. An Stelle des § 9 der Vorschriften für Mittelspannung treten folgende Bestimmungen:

a) Für Bahnen sind wetterbeständig isolierte Freileitungen zulässig.

b) Fahrdrähte und Speiseleitungen, welche nicht auf Porzellandoppelglocken verlegt sind, müssen gegen Erde doppelt isoliert sein.

c) Die Höhe der Leitungen über öffentlichen Straßen darf auf offener Strecke nicht unter 5 m betragen. Eine geringere Höhe ist bei Unterführungen zulässig, wenn geeignete Vorsichtsmaßregeln getroffen oder Warnungstafeln angebracht werden.

d) Bei elektrischen Bahnen auf besonderm Bahnkörper, soweit dieser dem Publikum nicht zugänglich ist, können die Leitungen in beliebiger Höhe verlegt werden, wenn bei der gewählten Verlegungsart die Strecke von instruiertem Personale ohne Gefahr begangen werden kann. An Haltestellen und Übergängen sind die Leitungen gegen zufällige Berührung durch das Publikum zu schützen und Warnungstafeln anzubringen.

e) Spannweite und Durchgang müssen derart bemessen werden, daß Gestänge aus Holz eine 10fache und aus Eisen eine 4fache Sicherheit, Leitungen bei — 20° C. eine 5fache Sicherheit (bei Leitungen aus hartgezogenem Metall eine 3fache Sicherheit) dauernd bieten. Dabei ist der Winddruck mit 125 kg für 1 qm senkrecht getroffener Fläche in Rechnung zu bringen.

[1] Mit Genehmigung des Verbandes Deutscher Elektrotechniker und der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer.

f) Den örtlichen Verhältnissen entsprechend sind Freileitungen durch Blitzschutzvorrichtungen zu sichern, die auch bei wiederholten Blitzschlägen wirksam bleiben. Es ist dabei auf eine gute Erdleitung Bedacht zu nehmen, die unter möglichster Vermeidung von Krümmungen auszuführen ist. Fahrschienen können als Erdleitung benutzt werden.

g) Alle blanken oberirdischen Leitungen in bebauten Straßen müssen streckenweise ausschaltbar sein.

h) Bezüglich der Sicherung vorhandener Telephon- und Telegraphenleitungen gegen Störungen durch elektrische Bahnen wird auf § 12 des Telegraphengesetzes vom 6. April 1892 verwiesen. (Vergl. oben § 8.)

§ 3. Fahrdrähte unterliegen nicht der Bestimmung, daß ihre Anschluß- und Abzweigstellen vom Zuge entlastet sein müssen; dieselben müssen aber an den Unterbrechungen verankert werden.

§ 4. An die Stelle des § 24 b der Mittelspannungsvorschriften tritt folgende Bestimmung: Der Isolationswiderstand von oberirdischen Bahnleitungen muß bei Regenwetter und mit der Betriebsspannung gemessen mindestens 50 000 Ohm für das Kilometer einfacher Länge betragen.

In mindestens halbjährigen Zwischenräumen sollen besondere Kontrollmessungen vorgenommen werden, bei denen jede Speiseleitung mit dem zugehörigen Teile des Arbeitsdrahtes als besonderer Meßkreis gilt. Über den Befund der Messungen ist Buch zu führen.

In mindestens halbjährigem Turnus sind die einzelnen Isolationspunkte durchzumessen.

§ 5. An Stelle des § 26 a Abs. 1 der Mittelspannungsvorschriften tritt folgende Bestimmung: Das Arbeiten an stromführenden Fahrdrähten und Speiseleitungen ist gestattet, wenn es von instruierten Arbeitern geschieht, die auf einem isolierenden Turmwagen oder einer isolierenden Leiter stehen. Zum Zwecke gegenseitiger Hilfeleistung sollen stets 2 Arbeiter gemeinschaftlich arbeiten.

§ 6. Bei Bahnen, deren Schienen als Leitung dienen, ist der negative Pol der Dynamomaschine durch isolierte Leitungen mit der Geleisanlage zu verbinden.

III. Fahrzeuge.

Für Motorwagen und für Anhängewagen, soweit die letzteren mit Starkstromleitung ausgerüstet sind, gelten die sämtlichen im folgenden aufgeführten Bestimmungen und nur diese.

§ 7. Bezeichnungen.

a) Isolation. Eine Isolation gilt als genügend, wenn die Isolierstoffe in solcher Stärke verwendet werden, daß sie bei den im Betriebe vorkommenden Temperaturen von einer Spannung, welche die Betriebsspannung um 1000 Volt überschreitet, nicht durchschlagen werden. Außerdem muß das Isoliermaterial derartig gestaltet und bemessen sein, daß ein merklicher Strom-

übergang über die Oberfläche (Oberflächenleitung) unter normalen Verhältnissen nicht eintreten kann.

Bei Steuerapparaten (Kontrolern) ist imprägniertes Holz als Isolationsmaterial zulässig.

b) Erdung. Als genügende Erdung für Fahrzeuge gilt die leitende Verbindung mit den Radreifen durch das Untergestell.

c) Isolierte Leitungen. Als isolierte Leitungen gelten umhüllte Leitungen, die nach 24stündigem Liegen im Wasser eine Überspannung von 1000 Volt gegen das Wasser eine Stunde lang aushalten.

d) Feuersichere Gegenstände. Als feuersicher gilt ein Gegenstand, der nicht entzündet werden kann oder nach Entzündung nicht von selbst weiterbrennt.

§ 8. Generatoren, Motoren und Transformatoren.

Die Gestelle von zugänglich aufgestellten Generatoren, Motoren und Transformatoren müssen dauernd geerdet sein. Durch die Art der Aufstellung oder durch besondere Geländer muß dafür gesorgt sein, daß Personen auch bei Schleudern des Wagens nicht in Berührung mit blanken stromführenden oder sich bewegenden Teilen gelangen können. Die Aufstellung ist derart auszuführen, daß etwaige im Betriebe auftretende Feuererscheinungen keine Entzündung oon brennbaren Stoffen heroorrufen können.

§ 9. Akkumulatoren.

Akkumulatoren elektrischer Fahrzeuge können auf Holz montiert werden, wobei einmalige Isolation durch nicht hygroskopische Zwischenlagen ausreicht. Soweit nur instruiertes Personal in Betracht kommt, braucht die Möglichkeit, daß eine Person Teile oerschiedener Spannung gleichzeitig berührt, nicht ausgeschlossen zu sein. Während des normalen Betriebes dürfen die Akkumulatoren dem Publikum nicht zugänglich sein.

Celluloid ist zur Verwendung als Kästen und außerhalb des Elektrolyten unzulässig.

§ 10. Schalttafeln.

Schalttafeln in oder an Fahrzeugen dürfen Holz nur als Konstruktionsmaterial enthalten. Stromführende blanke Metallteile und solche Apparate, welche betriebsmäßig Funken erzeugen, müssen auf feuersicherer Unterlage montiert und müssen derart angeordnet sein, daß die Feuererscheinungen weder Personen, noch brennbare Stoffe gefährden können. Blanke stromführende Metallteile müssen gegen zufällige Berührung geschützt sein.

§ 11. Leitungen.

a) Der Querschnitt aller Leitungsdrähte innerhalb des Fahrzeuges ist nach der Normalstromstärke der oorgeschalteten Sicherung laut folgender Tabelle oder stärker zu bemessen. Drähte für Bremsstrom sind mindestens oon gleicher Stärke, wie die Motorzuleitungen zu wählen.

Querschnitt in □mm	Normalstromstärke der Sicherung	Querschnitt in □mm	Normalstromstärke der Sicherung
0,75	2	35	80
1	4	50	100
1,5	6	70	130
2,5	10	95	165
4	15	120	200
6	20	150	235
10	30	185	275
16	40	240	330
25	60		

b) Isolierte Leitungen müssen eine Gummiisolierung in Form einer ununterbrochenen nahtlosen und vollkommen wasserdichten Hülle besitzen. Die Gummiisolierung muß durch eine Umhüllung aus faserigem Materiale noch besonders geschützt sein.

c) Mehrfachleitungen sind zulässig, wenn jeder Leiter nach b isoliert ist. Es ist hierbei statthaft, die isolierten Leitungen anstatt einzeln auch durch gemeinsame Umhüllung aus faserigem Materiale zu schützen.

d) Wenn vulkanisierte Gummiisolierung verwendet wird, muß der Leiter verzinnt sein.

e) Blanke Leitungen sind nur als Verbindungsglieder zwischen Batteriezellen oder Widerstandselementen und nur dann zulässig, wenn sie sicher isoliert verlegt und gegen Berührung geschützt sind.

f) Isolierte Leitungen in Fahrzeugen müssen so geführt werden, daß die Isolierung nicht durch die Wärme benachbarter Widerstände gefährdet werden kann.

g) Alle festverlegten Leitungen sind derart anzubringen, daß sie nur dem instruierten Personale, nicht aber dem Publikum zugänglich sind.

h) Leitungsdrähte dürfen nur durch Verlöten, Verschrauben oder auf eine gleichwertige Verbindungsart miteinander verbunden werden. Drähte durch einfaches Umeinanderschlingen der Drahtenden zu verbinden, ist unzulässig. Zur Herstellung von Lötstellen dürfen Lötmittel, welche das Metall angreifen, nicht verwendet werden. Die fertige Verbindungsstelle ist entsprechend der Art der betreffenden Leitungen sorgfältig zu isolieren.

i) Die Verbindung der Leitungen mit den Apparaten ist mittelst gesicherter Schrauben oder durch Lötung auszuführen. Drahtseile bis zu 6 qmm und Drähte bis zu 25 qmm Kupferquerschnitt können mit angebogenen Ösen an den Apparaten befestigt werden. Drahtseile über 6 qmm, sowie Drähte über 25 qmm Kupferquerschnitt müssen mit Kabelschuhen oder einem gleichwertigen Verbindungsmittel versehen sein. Drahtseile von geringerm Querschnitte müssen, wenn sie nicht gleichfalls Kabelschuhe erhalten, an den Enden verlötet werden.

k) Nebeneinander verlaufende isolierte Leitungen müssen

entweder zu Mehrfachleitungen mit einer gemeinsamen wasserdichten Schutzhülle zusammengefaßt werden, derart, daß ein Verschieben und Reiben der Einzelleitungen ausgeschlossen ist; dabei ist die Isolierhülle an den Austrittsstellen von Leitungen gegen Wasser abzudichten;

oder die Leitungen sind getrennt mittelst Isolierkörper zu verlegen und, wo sie Wände oder Fußböden durchsetzen, durch Isoliertüllen so zu führen, daß sie sich an diesen Stellen nicht scheuern können.

l) Isolierte Drähte können direkt auf Holz verlegt und Holzleisten können zur Verkleidung derselben benutzt werden.

m) Verbindungsleitungen zwischen Motorwagen und Anhängewagen sollen so angebracht sein, daß das Publikum nicht in die Lage gesetzt wird, sie zufällig zu berühren. Bewegliche Kuppelungsstücke sollen so mit Isoliermaterial bekleidet sein, daß auch die ausgelösten Kontaktteile beim etwaigen Niederfallen keine leitende Berührung machen können.

n) Leitungen, die einer Verbiegung oder Verdrehung ausgesetzt sind, müssen aus leicht biegsamen Seilen hergestellt und über der Isolierung mit einem wasserdichten Schlauche versehen sein.

o) In unmittelbarer Nähe von Metallteilen sind die Leitungen über der Isolierung noch mit einem besondern feuchtigkeitsbeständigen Isolierrohre oder Schlauche zu überziehen; alsdann ist die Erdung und Verbindung der Metallteile nicht erforderlich.

p) Krampen sind nur zur Befestigung von blanken Leitungen, die mit dem Wagengestelle dauernd in leitender Verbindung sind, zulässig.

q) Rohre können zur Verlegung isolierter Leitungen in und auf Wänden, Decken und Fußböden verwendet werden, sofern sie die Leitungen gegen die Wirkungen von Feuchtigkeit schützen. Sie können aus Metall oder feuchtigkeitsbeständigem Isolierstoffe oder aus Metall mit isolierender Auskleidung bestehen. Bei Verwendung eiserner Rohre für Ein- oder Mehrphasenstromleitungen müssen sämtliche zu einem Stromkreise gehörigen Leitungen in demselben Rohre verlegt werden. Drahtverbindungen dürfen nicht innerhalb der Rohre, sondern nur in Verbindungsdosen ausgeführt werden, die jederzeit leicht geöffnet werden können.

Die Rohre sind so herzurichten, daß die Isolierung der Leitungen durch vorstehende Teile oder scharfe Kanten nicht verletzt werden kann; die Stoßstellen müssen sicher abgedichtet sein. Metallrohre sind leitend zu verbinden und zu erden. Die Rohre sind so zu verlegen, daß sich an keiner Seite Wasser ansammeln kann.

IV. Apparate.

§ 12. Die stromführenden Teile von Apparaten müssen, soweit sie der zufälligen Berührung zugänglich sind, mit Schutzkästen umgeben sein.

Die Kontakte sind derart zu bemessen, daß im regelrechten Betriebe keine Erwärmung von mehr als 50° C. über Lufttemperatur eintreten kann.

§ 13. Steuerapparate.

Die Kurbeln der Steuerapparate müssen und zwar nur in ausgeschalteter Stellung abnehmbar sein.

§ 14. Sicherungen.

a) Jeder Motorwagen muß mindestens eine Hauptsicherung für die motorischen Teile haben. Die Lichtleitung und die Heizleitung müssen besonders gesichert sein, ebenso sind Akkumulatorenstromkreise zu sichern.

Der Stromkreis einer Kurzschlußbremse darf keine Sicherung enthalten.

b) Die Sicherungen, zu denen auch die Automaten zu rechnen sind, müssen derart konstruiert sein, daß beim Funktionieren derselben (selbst bei Kurzschluß) kein dauernder Lichtbogen entstehen kann. Bei Abschmelzsicherungen darf der Kontakt nicht unmittelbar durch weiche plastische Metalle und Legierungen vermittelt werden, sondern, wenn die Sicherung aus weichem Metall besteht, müssen die Schmelzdrähte oder Schmelzstreifen in Kontaktstücke aus Kupfer oder gleichgeeignetem Metall eingelötet sein.

Die Maximalspannung und die Normalstromstärke sollen auf dem auswechselbaren Einsatze der Sicherung verzeichnet sein.

c) Die Sicherungen müssen so angebracht sein, daß sie beim Funktionieren weder das Publikum gefährden, noch für benachbarte brennbare Gegenstände eine Feuersgefahr herbeiführen.

§ 15. Ausschalter.

Der Lampenkreis, der etwaige Heizkreis und der etwaige Akkumulatorenkreis müssen selbständig ausschaltbar sein. Die Schalter müssen so konstruiert sein, daß sich kein dauernder Lichtbogen bilden kann und daß man erkennen kann, ob der Stromkreis geschlossen oder offen ist.

Metallkontakte sollen Schleifkontakte sein.

Die Schalter müssen so angebracht bez. geschützt sein, daß sie weder das Publikum, noch benachbarte brennbare Teile gefährden können.

Griffe und Gehäuse sind thunlichst aus Isoliermaterial herzustellen.

§ 16. Widerstände.

Widerstands- und Heizapparate sind derart anzuordnen, daß eine Berührung zwischen den wärmeentwickelnden Teilen und entzündlichen Stoffen, sowie eine feuergefährliche Erwärmung der letzteren nicht vorkommen kann.

Die stromführenden Teile derselben dürfen während des normalen Betriebes dem Publikum nicht zugänglich sein.

V. Lampen und Zubehör.

§ 17. Die unter Spannung stehenden Teile von Lampen nebst Zubehör müssen, soweit sie ohne besondere Hilfsmittel erreichbar sind, mit einer Schutzhülle aus Isoliermaterial versehen sein.

Die stromführenden Teile der Fassungen müssen auf feuersicherer Unterlage montiert und durch feuersichere Umhüllung vor Berührung geschützt sein.

Stoffe, die in der Wärme entzündlich sind oder Formveränderungen erleiden, sind als Bestandteile im Innern der Fassungen ausgeschlossen.

Fassungen mit Ausschalter (Hahnfassungen) sind verboten.

Für Bogenlampen gelten die allgemeinen Mittelspannungsvorschriften.

§ 18. Der Verband Deutscher Elektrotechniker behält sich vor, Abänderungen und Erweiterungen dieser Vorschriften nach Bedürfnis herauszugeben.

§ 54. Ist der Betrieb einer elektrischen Straßenbahnunternehmung ein Gewerbebetrieb?

Nach der R.G.O. sind als Gewerbe insbesondere anzusehen u. a. die Beförderung von Personen und Waren zu Wasser und zu Land (Verkehrsgewerbe). Dagegen ist in demselben Gesetze (§ 6) ausdrücklich bestimmt, daß die R.G.O. keine Anwendung zu finden habe auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen. Bestritten ist, ob Staatsverkehrsanstalten als Gewerbebetriebe anzusehen sind. In einem Urteile des Reichsgerichts, 4. Civilsenat, vom 7. Januar 1886 (Reg. Entsch. 7. Bd. S. 177) findet sich über die Frage folgendes:

„Eine reichs- oder landesgesetzliche Definition des Begriffs eines Gewerbes existiert nicht. Einer allgemeinen Bestimmung dieses Begriffs bedarf es auch hier nicht. Es kann nicht bezweifelt werden ..., daß der Betrieb eines Eisenbahnunternehmens an sich den Betrieb eines Gewerbes ausmacht (s. Art. 390[1], 421[2] H.G.B., § 6 R.G.O.). Der Charakter des Gewerbes wird wesentlich durch die Natur der betriebenen Geschäfte und durch die Art, den Umfang und den wirtschaftlichen Zweck des Geschäftsbetriebs bestimmt, und für den Charakter des Gewerbes ist es daher gleichgültig, von wem dasselbe betrieben wird, ob von einer einzelnen physischen Person, ob von einer Aktiengesellschaft, einer öffentlichen Korporation oder gar vom Staate. In der Hand des Staates würde der Betrieb einer Eisenbahn für eigene Rechnung nur dann nicht als ein Gewerbebetrieb aufzufassen sein, wenn er der bloße Ausfluß eines Staatshoheitsrechts oder eines Regals wäre. ... Auch im allgemeinen gehört der Eisenbahnbau und Betrieb nicht zu den nutzbaren Regalien des Staats."

Nach § 6 R.G.O. findet dieses Gesetz keine Anwendung u. a. auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen, während

[1] Jetzt § 425 des neuen deutschen Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897.
[2] Jetzt § 454 des neuen deutschen Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897.

nach § 37 R.G.O. der Regelung durch die Ortspolizeibehörde die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte durch Wagen aller Art . . . und andere Transportmittel . . . unterliegt.

Der Zweck des § 6 ist n i c h t, den Begriff des Gewerbes abzugrenzen, er ist vielmehr nach den Motiven zur G.O. von 1869 ein doppelter:

1. gewisse Zweige der Landesgesetzgebung von dem Geltungsbereiche der G.O. auszuschließen, um es außer Zweifel zu stellen, daß nicht jene Bestimmungen (der Landesgesetzgebung), welche als gewerbegesetzliche betrachtet werden können oder müssen, außerhalb des Zusammenhangs mit dem Hauptinhalte der betreffenden Gesetze stillschweigend abgeändert werden sollen . . .;
2. gewisse Zweige der Gewerbegesetzgebung der Ordnung durch Specialgesetze vorzubehalten, weil dieselben nicht beiläufig in einer allgemeinen Gewerbeordnung zu erledigen sind . . .

Es verbleibt demnach bezüglich der in § 6 genannten Erwerbsarten, soweit nicht dafür specielle reichsgesetzliche Vorschriften gelten, zunächst bei den betreffenden landesgesetzlichen Bestimmungen, die zum Teil in den partikularen Gewerbegesetzen, zum Teil in den Polizeistrafgesetzen oder anderen Specialgesetzen enthalten sind.

Zum Begriffe der Eisenbahnunternehmung gehört jedenfalls der f e s t e S p u r w e g (s. d. Art. „Eisenbahnen" von Cohn in Conrads Handwörterbuch der Staatswissenschaften III S. 147, sowie ferner die Definition des Reichsgerichts in § 55); die Art des verwendeten Motors ist unerheblich. Es sind hierher also auch diejenigen Eisenbahnunternehmungen zu rechnen, welche sich des elektrischen Motors als Triebkraft bedienen, wie denn das Reichsgericht in diesem Sinne entschieden hat (vergl. oben § 27). Derselbe Standpunkt wird übrigens jetzt auch von der preußischen, bayerischen, sächsischen und badischen Regierung vertreten.

Es ist also die herrschende Meinung, daß der Gesetzgeber die bisher konzessionspflichtigen Eisenbahnunternehmungen, zu denen die neuerdings in die Erscheinung getretenen elektrischen Bahnen zu rechnen sind, als freie Gewerbe hat erklären wollen. (Vergl. im übrigen hierzu Anm. 10 zu § 6 R.G.O. bei v. Landmann, 3. Aufl., 1. Bd. S. 75.)

Eine andere Frage ist die, ob der „Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen", auf welche gemäß § 6 R.G.O. die Bestimmungen dieses Gesetzes überhaupt keine Anwendung finden sollen, auch diejenigen Eisenbahnunternehmungen umfaßt, welche lediglich dem öffentlichen Verkehre innerhalb einzelner Orte dienen oder ob die Verhältnisse dieser Bahnen gemäß §§ 37 und 76 R.G.O. der Regelung durch die Ortspolizeibehörde unterstellt sind.

Wie v. Landmann a. a. O. Anm. 3 S. 360 bemerkt, findet der § 37 gemäß § 6 R.G.O. auf den Betrieb der Eisenbahnen, also auch der elektrischen Straßenbahnen, keine Anwendung, was übrigens, beiläufig erwähnt, auch bisher der Auffassung der sächsischen Regierung entspricht, die nach wie vor (Allerh. Verordnung vom 26. Juni 1851 oben § 35) an dem ihr zustehenden Rechte zur Konzessionierung der elektrischen Straßenbahnunternehmungen festhält. Wenn in Preußen bisher häufig der § 37 R.G.O. auf solche Unternehmungen angewendet worden ist, so ist diese Praxis neuerdings von der preußischen Regierung selbst als rechtsirrtümliche, lediglich auf Zweckmäßigkeitsgründen beruhende erklärt (s. den Kommissionsbericht des Hauses der Abgeordneten, Drucks. Nr. 206 von 1892 S. 3 — Kleinbahnengesetz) und fallen gelassen worden (vergl. oben § 28 das preußische Kleinbahnengesetz, ferner die Urteile des Preuß. Ob.Verw.Ger. vom 29. Dezember 1883, Entsch. X S. 198, Reg.Entsch. 5. Bd. S. 116, und vom 1. Oktober 1887, Entsch. XV S. 286, dann das Urteil des O.L.G. in Karlsruhe vom 21. Dezember 1885 in den Badischen Annalen 1887 S. 40).

Nach § 76 R.G.O. ist die Ortspolizeibehörde in Übereinstimmung mit der Gemeindebehörde befugt . . ., für die Benutzung von Wagen . . . und anderen Transportmitteln, welche öffentlich zum Gebrauche aufgestellt sind, Taxen festzusetzen.

Diese Vorschrift findet nach dem Vorherausgeführten auf elektrische Straßenbahnen keine Anwendung; eine Tax-, also Fahrpreisfestsetzung von seiten der Behörde ist demnach nur möglich, wo behördliche Konzession der Unternehmung gesetzlich oder durch Verordnung mit Gesetzeskraft vorgeschrieben ist und stellt sich dann als Konzessionsbedingung dar. Sonst unterliegt sie nur der Vereinbarung. Im Königreiche Sachsen fällt die Bestätigung der Fahr-

preise der elektrischen Straßenbahn mit unter das von der Staatsregierung in Anspruch genommene Konzessionierungsrecht.

Nach alledem ist die Frage, ob elektrische Straßenbahnunternehmungen Gewerbebetriebe sind, zwar in bejahendem Sinne, aber mit der Einschränkung zu beantworten, daß sie nicht unter die §§. 6, 37 und 76 R.G.O. fallen, daher auf Grund besonderer Reichs- oder Landesspecialgesetze konzessionspflichtig sind. Ihre Benutzung kann daher auf Grund von § 51 R.G.O. wegen überwiegender Nachteile und Gefahren für das Gemeinwohl nicht untersagt werden. (Vergl. hierzu § 12 des Telegraphengesetzes vom 6. April 1892 — § 8 — und § 6 der Sächs. V.O. vom 12. Oktober 1883 — § 18.)

In Verfolg dessen ist es auch nicht ausgeschlossen, daß einer elektrischen Straßenbahnunternehmung eine Abgabe, welche für den Betrieb des Gewerbes entrichtet werden muß, auferlegt werde (Kanon), da eben die Bestimmung in § 7 Z. 6 R.G.O. hier nicht einschlägt.

Daß im übrigen die elektrischen Straßenbahnunternehmungen zu den Staatssteuern, wie zu den Gemeindeabgaben nach den bestehenden gesetzlichen und ortsstatutarischen Vorschriften herangezogen werden, bedarf kaum weiterer Ausführung, ist vielmehr nach dem vorstehenden in sich selbst begründet.

Ich verweise schließlich zu dem Gegenstande auf eine wissenschaftliche Abhandlung des Geh. Reg.Rats Dr. Schelcher in Dresden über „Die rechtliche Natur und die Wirkungen der Eisenbahnkonzession in Sachsen mit besonderer Berücksichtigung der elektrischen Straßenbahnen" (Fisch. Ztschr. 1899 S. 1) und bemerke noch, daß nach Art. 125 E.G. zum B.G.B. die landesgesetzlichen Vorschriften, welche die Vorschrift des 26 G.O. auf Eisenbahn-, Dampfschiffahrts- und ähnliche Verkehrsunternehmungen erstrecken, unberührt bleiben.

II. Die privatrechtliche Stellung der elektrischen Straßenbahnen in Bezug auf Schadenersatzpflicht.

§ 55. Die Haftpflicht der elektrischen Straßenbahn nach dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 in der Fassung von Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche für das Deutsche Reich vom 18. August 1896.

An die Spitze der Betrachtung stelle ich die hier einschlagenden Bestimmungen des Reichsgesetzes, betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen, vom 7. Juni 1871 (Haftpflichtgesetz) — R.G.Bl. S. 207 — mit den Abänderungen durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuche vom 18. August 1896 (R.G.Bl. S. 604).

§ 1. Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist.

§ 2. (Betrifft die Bergwerke u. s. w.)

§ 3. (Neue Fassung.) Im Falle der Tötung ist der Schadenersatz (§§ 1 und 2) durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung, sowie des Vermögensnachteils zu leisten, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten war. Der Ersatzpflichtige hat außerdem die Kosten der Beerdigung Demjenigen zu ersetzen, dem die Verpflichtung obliegt, diese Kosten zu tragen.

Stand der Getötete zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnisse, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder unterhaltspflichtig werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf den Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten insoweit Schadenersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit der Verletzung erzeugt, aber noch nicht geboren war.

§ 3a. (Neue Fassung.) Im Falle einer Körperverletzung ist der Schadenersatz (§§ 1 und 2) durch Ersatz der Kosten der Heilung, sowie des Vermögensnachteils zu leisten, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Ver-

letzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist.

§ 4. War der Getötete oder Verletzte unter Mitleistung von Prämien oder anderen Beiträgen durch den Betriebsunternehmer bei einer Versicherungsanstalt, Knappschafts-, Unterstützungs-, Kranken- oder ähnlichen Kasse gegen den Unfall versichert, so ist die Leistung der Letztern an den Ersatzberechtigten auf die Entschädigung anzurechnen, wenn die Mitleistung des Betriebsunternehmers nicht unter einem Drittel der Gesamtleistung beträgt.

§ 5. (Neue Fassung.) Die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Unternehmer sind nicht befugt, die Anwendung der in den §§ 1 bis 3a enthaltenen Bestimmungen zu ihrem Vorteile durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Übereinkunft) im voraus auszuschließen oder zu beschränken.

Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

§ 6 ist durch die §§ 259, 260 R.C.P.O. (freie Beweiswürdigung und freies Ermessen des Richters bezüglich der Entstehung des Schadens) ersetzt worden.

§ 7. (Neue Fassung.) Der Schadenersatz wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit und wegen Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten, sowie der nach § 3 Abs. 2 einem Dritten zu gewährende Schadenersatz ist für die Zukunft durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten.

Die Vorschriften des § 843 Abs. 2—4 des Bürgerlichen Gesetzbuchs[1] und des § 648 Nr. 6 R.C.P.O.[2] finden entsprechende Anwendung. Das Gleiche gilt für die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des

---

[1] § 843 Abs. 2—4 D.B.G.B.: Auf die Rente finden die Vorschriften des § 760 Anwendung. Ob, in welcher Art und für welchen Betrag der Ersatzpflichtige Sicherheit zu leisten hat, bestimmt sich nach den Umständen.

Statt der Rente kann der Verletzte eine Abfindung in Kapital verlangen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Der Anspruch wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein anderer dem Verletzten Unterhalt zu gewähren hat.

§ 760 D.B.G.B.: Die Leibrente ist im voraus zu entrichten.

Eine Geldrente ist für 3 Monate vorauszuzahlen; bei einer andern Rente bestimmt sich der Zeitabschnitt, für den sie im voraus zu entrichten ist, nach der Beschaffenheit und dem Zwecke der Rente.

Hat der Gläubiger den Beginn des Zeitabschnittes erlebt, für den die Rente im voraus zu entrichten ist, so gebührt ihm der volle auf den Zeitabschnitt entfallende Betrag.

[2] § 648 R.C.P.O. in der Fassung durch das R.G. vom 17. Mai 1898: Auch ohne Antrag sind für vorläufig vollstreckbar zu erklären:

b) Urteile, welche die Verpflichtung zur Entrichtung von Alimenten oder zur Entrichtung einer nach §§ 843, 844 D.B.G.B. geschuldeten Geldrente aussprechen, soweit die Entrichtung für die Zeit nach der Erhebung der Klage und für das der Erhebung der Klage vorausgehende letzte Vierteljahr zu erfolgen hat.

§ 749 Abs. 3[3] und für die dem Dritten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 749 Abs. 1 Nr. 2 R.C.P.O.[4]

Ist bei der Verurteilung des Verpflichteten zur Entrichtung einer Geldrente nicht auf Sicherheitsleistung erkannt worden, so kann der Berechtigte gleichwohl Sicherheitsleistung verlangen, wenn die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten sich erheblich verschlechtert haben; unter der gleichen Voraussetzung kann er eine Erhöhung der in dem Urteile bestimmten Sicherheit verlangen.

§ 8. (Neue Fassung.) Die Forderungen auf Schadenersatz (§§ 1—3a) verjähren in 2 Jahren von dem Unfalle an. Gegen Denjenigen, welchem der Getötete Unterhalt zu gewähren hatte (§ 3 Abs. 2), beginnt die Verjährung mit dem Tode. Im übrigen finden die Vorschriften des D.B.G.B. über die Verjährung Anwendung.

§ 9. (Neue Fassung.) Die gesetzlichen Vorschriften, nach welchen außer den in diesem Gesetze vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1, 2 bezeichneten Anlage oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens, für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tötung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, bleiben unberührt.

§ 10 ist durch Ziffer 14 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze vom 27. Januar 1877 (die am Tage des Inkrafttretens des Gerichtsverfassungsgesetzes bei dem Reichsoberhandelsgerichte anhängigen Sachen gehen in der prozessualischen Lage, in welcher sie sich befinden, auf das Reichsgericht über) erledigt.

Um jeden Zweifel darüber auszuschließen, daß Straßenbahnunternehmer diesem Gesetze unterworfen sind, hat das Reichsgericht in einem Urteile, welches Bd. 1 S. 252 der Civilentscheidungen abgedruckt ist, den Begriff „Eisenbahn" wie folgt festgestellt: „Eisenbahn" ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallner Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen bez. die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der

[3] § 749 R.C.P.O. in der neuen Fassung (vergl. Anm. 2): . . . . . .
Abs. 3: Die nach § 843 D.B.G.B. wegen einer Verletzung des Körpers oder der Gesundheit zu entrichtende Geldrente ist nur soweit der Pfändung unterworfen, als der Gesamtbetrag die Summe von 1500 Mk. für das Jahr übersteigt.

[4] § 749 R.C.P.O. in der neuen Fassung: Der Pfändung sind nicht unterworfen:
Abs. 1 Nr. 2: Die auf gesetzlicher Vorschrift beruhenden Alimentenforderungen und die nach § 844 D.B.G.B. wegen der Entziehung einer solchen Forderung zu entrichtende Geldrente.

Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektricität, tierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung u. s. w.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen und in bezweckter Weise nützliche oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist.

Wer ein solches Unternehmen in Betrieb setzt, ist Betriebsunternehmer einer Eisenbahn im Sinne von § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes[5].

Infolgedessen hat jeder Fahrgast, welcher bei dem Benutzen der der elektrischen Straßenbahn, selbst durch ein anderes schädigendes Ereignis, oder der Straßengänger, welcher durch den Straßenbahnwagen verletzt wurde, einen rechtsbegründeten Anspruch auf Haftpflichtentschädigung, während ein solcher demjenigen nicht zusteht, welchem innerhalb eines andern oder durch ein anderes öffentliches Gefährt, d. h. Omnibus, Droschke 2c. eine Störung seiner körperlichen oder geistigen Unversehrtheit zugefügt wurde. Die bloße erweisbare Thatsache, daß auf der Straßenbahn oder durch dieselbe der Unfall eintrat, reicht aus, um die Verpflichtung des Unternehmers zur Schadloshaltung rechtlich zu begründen, insoweit ihm nicht der Beweis gelingt, daß auf höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten die Unfallursache zurückzuführen sei, während bei der Vertretungspflicht der Folgen des außerkontraktlichen Verschuldens der Beschädigte nicht nur den Eintritt und den Grad der Schuld des Betriebsunternehmers, vielmehr auch beweisen muß, daß ihm nicht selbst ein zusammentreffendes Mitverschulden bei Entstehen des schädigenden Ereignisses oder bei Abwendung dessen Folgen zur Last fällt. Der Beschädigte ist daher, wie der Kreisgerichtsrat

[5] Es ist außerdem auf die Urteile des Reichsgerichts in Civilsachen 2. Bd. S. 9. 38, 7. Bd. S. 42, 13. Bd. S. 18 der Entscheidungen und auf das Urteil in Strafsachen im 7. Bd. S. 308 der Rechtsprechung des Reichsgerichts in Strafsachen zu verweisen.

Dr. Benno Hilse-Berlin in einem Aufsatze: „Die Motorfahrzeuge im öffentlichen Verkehre" in der Zeitschrift „Die Selbstverwaltung" (1898) zutreffend ausführt, vom wirtschaftlichen Standpunkte aus günstiger gestellt, wenn er durch die Straßenbahn, als wenn er durch ein anderes Fuhrwerk zu Schaden kam. Das wesentlichste Unterscheidungsmerkmal zwischen Haftpflicht und Schadenersatzverbindlichkeit ist in der Beweislast zu finden. Denn bei der Haftpflicht liegt dem Betriebsunternehmer der Beweis ob, daß ein Befreiungsgrund von der gesetzlichen Schadloshaltungspflicht zutrifft, und dieser ist auch nur auf höhere Gewalt oder eigenes Verschulden der Unfallursache beschränkt, während der, der einen Schadenersatzanspruch geltend macht, beweisen muß, daß ohne zusammentreffendes eigenes Mitverschulden die Unfallursache dem in Anspruch Genommenen zur Last fällt, auch der Umfang des erhobenen Ersatzanspruches gerechtfertigt ist. Hieraus erklärt sich die Erscheinung, daß Fahrgäste oder Straßenpassanten durch die Straßenbahnen in Fällen schadlos gehalten werden, in denen sie gegen andere Fuhrbetriebe Ansprüche nicht begründen können, daß also z. B., wer von einem Straßenbahnwagen herabfällt, oder unter einen solchen gerät, oder im Banne desselben durch ein anderes Gefährt verletzt wird, Anspruch auf Entschädigung hat, während ein solcher dem fehlt, der den gleichen Unfall auf oder durch einen Omnibus bez. ein anderes Gefährt erleidet.

Im Anschlusse hieran sei einer Entscheidung des Reichsgerichts über die Frage gedacht, ob § 25 des preußischen Gesetzes vom 3. November 1838[6] auf eine mit Dampfkraft betriebene Straßeneisenbahn Anwendung leide.

Diese Frage hat der VI. Civilsenat des Reichsgerichts in einem Urteile vom 4. Mai 1891 — Entsch. 28. Bd. S. 207 — ver-

[6] § 25 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Ges.S. S. 505): Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen, entsteht und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabweisbaren äußern Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.

neinend beantwortet. Es heißt in der Entscheidung u. a.: „. . . Die Annahme aber, daß eine Straßeneisenbahngesellschaft, obgleich sie die aus dem Gesetze vom 3. November 1838 sich ergebenden Rechte und Befugnisse der dort erwähnten Eisenbahngesellschaften nicht hat, dennoch den im § 25 enthaltenen, von dem allgemeinen Rechte wesentlich abweichenden und daher strikt zu interpretierenden Vorschriften über die Haftung für die durch den Eisenbahnbetrieb bestehenden Beschädigungen von Personen und Sachen unterworfen sei, würde nur dann gerechtfertigt sein, wenn aus dem Gesetze mit Bestimmtheit zu entnehmen wäre, daß diese Bestimmungen eine allgemeine, auf alle dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnunternehmungen anwendbare Bedeutung hätten. Dies ist aber nicht der Fall . . . Die Verwaltungsbehörden gehen denn auch, wie aus der Urkunde über die von dem Regierungspräsidenten zu Wiesbaden der Beklagten erteilte Konzession . . . hervorgeht, davon aus, daß Straßenbahnen nicht ohne weiteres dem Gesetze unterstellt werden können, und daß, damit dies geschehen könnte, landesherrliche Genehmigung erforderlich wäre . . .“

Es erscheint unbedenklich, dies auch für elektrische Bahnen gelten zu lassen.

In der neuen Bürgerlichen Gesetzgebung des Deutschen Reiches wird die Schadenersatzverpflichtung des Unternehmers eines Eisenbahnbetriebs für den aus dem Betriebe entstehenden Schaden nur insoweit geregelt, daß nach Art. 105 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche für das Deutsche Reich vom 18. August 1896 (R.G.Bl. S. 604) unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen Unternehmer der bezeichneten Betriebe in der gedachten Richtung in weiterm Umfange, als nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs verantwortlich sind.

Unberührt bleiben ferner nach Art. 106 a. a. O. die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen, wenn ein dem öffentlichen Gebrauche dienendes Grundstück zu einer Anlage oder zu einem Betriebe benutzt werden darf, der Unternehmer der Anlage oder des Betriebs für den Schaden verantwortlich ist, der bei dem öffentlichen Gebrauche des Grundstücks durch die Anlage oder den Betrieb verursacht wird.

§ 56. Die Schadenersatzverpflichtung der elektrischen Straßenbahnen gegenüber denjenigen Schäden, die aus ihren Anlagen den Tieren u. s. w. Anderer erwachsen. (Lex Aquilia des gemeinen Rechts.)

Diese wichtige Frage ist bereits wiederholt Gegenstand der Rechtsprechung verschiedener oberster Landesgerichte gewesen und von diesen Gerichtshöfen mehrfach in verschiedener und zwar völlig gegenteiliger Richtung entschieden worden.

Im nachstehenden wird zunächst ein Urteil des Oberlandesgerichts in Stuttgart vom 22. November 1895 (Reg. Entsch. 17. Bd. S. 104) auszugsweise mitgeteilt, in welchem die Schadenersatzpflicht einer konzessionierten Straßenbahnunternehmung für die durch die Geleisanlage veranlaßten Schäden verneint wird:

Die Klage wird darauf gestützt, daß das Pferd des Cedenten des Klägers durch das schuldhafte Verhalten der verklagten Aktiengesellschaft, nämlich durch das Einlegen der Schienen in die öffentlichen Straßen verletzt worden sei. Es ist richtig, daß es zur Begründung des Anspruchs aus dem aquilischen Gesetze gehört, daß eine Beschädigung objektiv Folge eines bestimmten Thuns einer Person ist und diese Person den, wenn auch nur möglichen, Eintritt einer Beschädigung der gedachten Art als Folge jenes Thuns vorausgesehen hat oder bei Anwendung gewöhnlicher Sorgfalt und Vorsicht hätte voraussehen müssen. Allein das genügt nicht, vielmehr muß das Thun der betreffenden Person ein objektiv rechtswidriges, der Schade muß iniuria zugefügt sein.

Die objektive Rechtswidrigkeit des Thuns der Beklagten soll im vorliegenden Falle in der Errichtung oder dem Bestehenlassen der für den Pferdeverkehr gefährlichen Anlage, nämlich dem Einlegen der Schienen in den Straßenkörper, liegen. Allein diese Annahme ist unzutreffend; denn die Beklagte hat nicht nur von der Stadtgemeinde Stuttgart, in deren Eigentum und Verfügungsrecht, wie nicht zu bezweifeln ist, die Straßen stehen, als Eigentümerin und Verfügungsberechtigten die Erlaubnis zum Einlegen der Schienen in den Straßenkörper erhalten, sondern es ist auch nicht bestritten, daß ihr damit zugleich von der zuständigen Polizeibehörde die Konzession dazu erteilt worden ist. Ebenso ist die Anlage seither von den höheren Polizeibehörden nicht beanstandet worden.

Die Beklagte hat mit Anlegung der Straßenbahn und der Einlegung der Schienen in die Straßen in keiner Weise in die Privatrechtssphäre eines Andern eingegriffen, sie hat nichts in das Eigentum Dritter inmittiert und kein Eigentum Anderer beschädigt, sondern sie ist damit völlig in den Grenzen des Areals der öffentlichen Straßen geblieben.

Die öffentlichen Straßen dienen zum Gemeingebrauche Aller; der Gebrauch des Einen beschränkt den Gebrauch des Andern. Die Konkurrenz Aller in Benutzung der Straßen sachgemäß im Interesse des Gemeinwohls zu regeln, ist Sache der Straßenpolizeibehörden. So schreibt auch Art. 12 der württemb. Bauordnung vor, die Ortsstraßen seien für den Verkehr offen zu halten; ob und wie sie ohne Schaden für den Verkehr zu Privatzwecken benutzt werden dürften, hänge zunächst von dem Ermessen der Ortspolizeibehörde ab, welche diesfalls durch allgemeine Bestimmungen oder im einzelnen Falle Verfügung zu treffen habe. Mag hierbei auch nicht an die Benutzung öffentlicher Straßen zur Anlegung von Privatstraßenbahnen gedacht worden sein, so fallen doch auch diese unter den Wortlaut des Artikels. Es ist deshalb zunächst Sache der Ortspolizeibehörde, im weitern Sache der höheren Instanzen, darüber zu entscheiden, ob die Benutzung einer öffentlichen Straße zur Anlegung einer Straßenbahn gestattet werden solle. Wird die Erlaubnis erteilt, so ist damit ausgedrückt und an die Anderen, welche die Straße ebenfalls zu benutzen haben, die Anforderung gestellt, daß diese das konzessionierte Unternehmen als gleichberechtigt zu betrachten haben, daß sie ihrerseits diese Benutzungsweise und ihren Betrieb so einzurichten haben, daß sie mit dem Straßenbahnunternehmen nicht kollidieren und weder Schaden anrichten, noch solchen erleiden, und dies selbst dann, wenn dadurch die Interessen der anderen Beteiligten geschädigt werden. Bei jeder Einführung eines neuen Verkehrsmittels werden auch neue Gefahren herbeigeführt. Sowenig aber der Einzelne die Gefahren, die schon mit dem bisherigen Fuhrwerksverkehre verbunden waren, ignorieren durfte, ebensowenig darf dies einem neuen Verkehrsmittel gegenüber, wenn die Benutzung der öffentlichen Straßen hierzu gestattet ist, geschehen. Vielmehr hat der Einzelne auch hier die erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um sich vor Schaden zu bewahren. Sache der konzessionierenden Behörde aber ist es, durch geeignete Vorschriften die kollidierenden Interessen zu vermitteln.

Die früheren Betriebe haben kein Vorrecht vor den später aufgekommenen und einer erlaubten Benutzungsweise gegenüber kann nicht davon gesprochen werden, es liege eine durch die Schuld der Straßenbahn herbeigeführte Gefahr vor. Ist von der konzessionierenden Behörde innerhalb ihrer Zuständigkeit die Erlaubnis zur Errichtung eines Werks auf einem öffentlichen Platze erteilt worden, das die Anderen zu beschädigen geeignet ist, so haben diese ihre Maßnahmen darnach zu treffen und der geänderten Sachlage gegenüber selbst dafür zu sorgen, daß sie nicht beschädigt werden, oder sie haben sich an die höhere Verwaltungsbehörde oder nach Umständen an den Verwaltungsrichter zu wenden, um eine Änderung der ihnen nachteiligen Verfügung über die Benutzungsweise der öffentlichen Straße herbeizuführen. Der Civilrichter dagegen ist nicht in der Lage, einer solchen Entscheidung als einer ungerechtfertigten entgegenzutreten.

Es wird nun weiter auf Grund von fr. 2 § 10 ne quid in loco publico 43,8 behauptet: wenn eine Anlage auf einem öffentlichen Platze gestattet werde, so sei stillschweigend vorbehalten, daß niemandem dadurch ein Schade zugefügt

werden dürfte. Allein diese Annahme kann da nicht Platz greifen, wo durch das konzessionierte Werk und die Art, wie es konzessioniert ist, selbst schon die Gefahr der Beschädigung Anderer gegeben ist, und wo der konzessionierenden Behörde die Art der Ausführung der Anlage und die damit verbundene Gefahr nicht verborgen bleiben konnte, vielmehr bekannt war, wo also die Anlage gerade in der Weise gestattet wurde, wie sie ausgeführt worden ist. Aus diesen Gründen kann es sich auch nicht um Anwendung des Interdikts ne quid in loco publico fiat handeln. Hätte der Stuttgarter Straßenbahn eine Entschädigungspflicht der durch ihre Anlage Beschädigten aufgebürdet werden sollen, so wäre dies ausdrücklich in die Konzessionsbedingungen aufgenommen worden. Ein Punkt von dieser Tragweite, von welchem der Bestand des Unternehmens abhängen konnte, durfte nicht mit Stillschweigen übergangen werden. Daß eine solche Bedingung gestellt worden sei, wird nicht behauptet, im Gegenteile geht die Klägerin selbst davon aus, daß dies nicht geschehen ist . . .

Anders würde es sich verhalten, wenn die Schienenanlage konzessionswidrig vorgenommen worden wäre, wenn sich durch mangelhafte Unterhaltung ein ordnungswidriger Zustand gebildet hätte, oder wenn die Gefahr nicht zu erkennen gewesen wäre. Daß einer dieser Fälle vorgelegen habe, daß etwa die Beklagte den von der aufsichtführenden Behörde getroffenen Anordnungen nicht Folge geleistet hätte, wird nicht behauptet, und es kann deshalb auch in der Beibehaltung des Haarmannschen Schienensystems keine Schuld der Beklagten gefunden werden, da nicht geltend gemacht werden kann, es sei der Beklagten die Auflage gemacht worden, ein anderes System einzuführen. Ebensowenig ist vorgetragen worden, daß ein durch mangelhafte Unterhaltung herbeigeführter ordnungswidriger Zustand an der Verletzung Schuld gewesen sei. . . .

Auf das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871[1], unter welches im übrigen auch die Pferdebahnen fallen, wird der Schadenersatzanspruch nicht gestützt und kann er nicht gestützt werden, da dieses Gesetz nur auf die Tötung oder Verletzung eines Menschen Anwendung findet. Auch die Reichsgewerbeordnung § 26 spricht nur von solchen benachteiligenden Einwirkungen, welche von einem Grundstücke aus auf ein benachbartes Grundstück geübt werden können.

Ein Rechtssatz aber, daß der Eigentümer eines gefährlichen Betriebes stets und ohne Rücksicht auf Schuld für jede durch den Betrieb veranlaßte Schädigung auch dann haften müsse, wenn die gefährliche Anlage von der zuständigen Behörde innerhalb ihrer Zuständigkeit auf einem öffentlichen Platze, über dessen Benutzung die Behörde zu befinden hat, genehmigt worden ist, besteht nicht, auch ist ausdrücklich aus dem aquilischen Gesetze geklagt worden.

Von dem Preußischen Oberlandesgerichte in Naumburg a./S. ist ferner am 3. Januar 1898 eine von der Sächsischen Versicherungsbank in Dresden gegen die Erfurter elektrische Straßenbahn aus dem gleichen Grunde angestrengte Entschädigungsklage kosten-

[1] S. § 55.

pflichtig abgewiesen worden. Dem unmittelbar zur Verfügung stehenden Urteile seien folgende Begründungssätze entnommen:

„Die Berufung der Beklagten ist begründet. Besondere Gesetze stehen der Klägerin zur Begründung ihres Antrags nicht zur Seite. Das Gesetz vom 3. November 1838 über Eisenbahnunternehmungen und die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum erfordert zur Anlegung einer Eisenbahn landesherrliche Genehmigung und verleiht den Gesellschaften, welche diese Genehmigung erlangt haben, eine Reihe von Rechten und legt ihnen andererseits eine Reihe von Verpflichtungen, namentlich zum Schadenersatze auf, welche denjenigen Eisenbahnunternehmungen, welche nicht mit landesherrlicher Genehmigung zugelassen sind, nicht ohne weiteres zustehen. Daß die Beklagte für ihre Straßenbahn eine solche Genehmigung erlangt oder daß ihr Unternehmen dem Gesetze vom 3. November 1838 unterstellt sei und ihr die Rechte und Pflichten aus demselben gewährt wären, hat die Klägerin nicht behauptet (vergl. die zutreffenden Ausführungen des Reichsgerichts in der Civilentscheidung Bd. 28 S. 207, im vorhergehenden Paragraphen).

Das Reichshaftpflichtgesetz findet nicht Anwendung, weil es sich nicht um Verletzung oder Tötung von Menschen handelt.

Von den einzelnen Übertretungsfällen der §§ 366, 367 des R.S.G.B. trifft hier keiner zu. Ohnehin ist die Bahn der Beklagten mit Genehmigung des Magistrats der Stadt Erfurt und der Polizeibehörde daselbst angelegt und das Haarmannsche System der Schienen zur Anwendung gebracht. Von der Übertretung oder Vernachlässigung eines auf Schadensverhütungen abzielenden Polizeigesetzes durch die Beklagte kann also keine Rede sein (§ 26 I 6 Pr. Allg. L.R.[2]). Der vorliegende Fall kann demnach nur nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über die Verpflichtung zum Schadenersatze beurteilt werden. Danach hätte die Klägerin der Beklagten eine schuldhafte Rechtsverletzung, infolge deren das Pferd des Sch....... den Unfall erlitten, nachweisen müssen. Das ist nicht geschehen.

Die Stadt Erfurt hat mit der Beklagten einen Vertrag geschlossen, nach dem die im Eigentume der Stadt stehenden Straßen der Beklagten zur Anlage einer elektrischen Bahn überlassen wurden; die Beklagte ist Eigentümerin der auf Grund dieses Vertrags hergestellten Geleisanlage; sie hat das Haarmannsche System der Schienen bei sich eingeführt; die Anlage ist von dem Magistrate und der Polizeibehörde in Erfurt genehmigt. Der erste Richter hat nun ausgeführt, das Haarmannsche Schienensystem führe eine ziemlich tiefe Rille, was zur Folge habe, daß vielfach die Stollen von Hufeisen der Pferde zwischen den Köpfen der Schienen sich festklemmten und so die Pferde verunglückten; das

[2] Pr. Allg. L.R. 1. Teil 6. Tit. § 26: Insonderheit muß Der, welcher ein auf Schadensverhütungen abzielendes Polizeigesetz vernachlässigt, für allen Schaden, welcher durch die Beobachtung des Gesetzes hätte vermieden werden können, ebenso haften, als wenn derselbe aus seiner Handlung unmittelbar entstanden wäre.

hätte die Beklagte durch Ausfüllen der Vertiefungen zwischen den Wänden der Schienen oder durch Einführung von Schienen neuern Systems verhindern können; statt dessen habe sie unter mehreren möglichen Arten der Ausübung ihres Rechts diejenige gewählt, welche einem Andern nachteilig sei; da in der Stadt Erfurt öfter Unfälle der fraglichen Art sich zugetragen, die Beklagte aber ihr System nicht geändert, so müsse angenommen werden, daß sie absichtlich und mit dem Bewußtsein der Gefahr für Andere die nachteilige Art der Ausübung gewählt habe; sie sei daher zum Ersatze des Schadens verpflichtet (§§ 36, 37 I 6 Pr. Allg. L.R.[3]). Diese Schlußfolgerung des ersten Richters ist nicht zutreffend, wenn auch die von ihm angegebenen thatsächlichen Verhältnisse richtig sein sollten. Der Straßenkörper ist zwar zur freien Benutzung eines Jeden zum Gehen, Reiten, Fahren bestimmt, aber nur in dem von der Straßenherrin und der Behörde festgesetzten Umfange; ein Recht auf diese Benutzung in der Weise, daß jede die freie Bewegung hindernde Anlage ausgeschlossen werde, ist nicht anzuerkennen; die Stadt Erfurt als Eigentümerin der Straßen ist berechtigt, einem Einzelnen, auch der Beklagten, eine besondere Benutzungsart des Straßenkörpers einzuräumen; dem steht das nach der nicht zutreffenden Annahme des ersten Richters ältere und stärkere Recht des Gemeingebrauchs des Publikums an den Straßen nicht entgegen; in die Privatrechtssphäre Anderer hat die Beklagte durch die Anlage der Bahn nicht eingegriffen, indem sie sich innerhalb der ihr verliehenen Sonderbefugnisse an der Benutzung der Straßen verhalten hat. Sobald die Anlage der Bahn von dem Magistrate der Stadt Erfurt genehmigt und von der Polizeibehörde konzessioniert war, war es Sache Derjenigen, welche die Straßen sonst benutzten, insbesondere dieselben mit Pferden passierten, sich vor den durch die neue Anlage herbeigeführten neuen Gefahren selbst zu schützen, insbesondere den Hufbeschlag der Pferde so einzurichten, daß die Pferde bei dem Überschreiten der Geleise nicht hängen bleiben konnten. Die von der Klägerin gerügte Gefährlichkeit des Haarmannschen Schienensystems, das schon seit Jahren in Erfurt benutzt wird, konnte jeder die Straßen benutzende Pferdebesitzer sofort erkennen: der Spediteur . . . . hat also, wenn er sich nicht danach verhielt, den Unfall sich selbst zuzuschreiben. Die Unzweckmäßigkeit würde von der Straßenpolizeibehörde zu rügen sein. Ein ähnlicher Unfall, wie der dem . . . . zugestoßene, könnte auch bei dem gemeingewöhnlichen Straßenpflaster kleinerer Städte oder bei der Einführung einer neuen Art von Straßenpflaster, insbesondere des Asphaltpflasters, sich ereignen, ohne die Verpflichtung eines Andern zum Schadenersatze herbeizuführen. Daß die Beklagte die Bahn

---

[3] a. a. O. § 36: Wer sich seines Rechts innerhalb der gehörigen Schranken bedient, darf den Schaden, welcher einem Andern daraus entstanden ist, nicht ersetzen.

§ 37: Er muß aber denselben vergüten, wenn aus den Umständen klar erhellt, daß er unter mehreren möglichen Arten der Ausübung seines Rechtes diejenige, welche dem Andern nachteilig wird, in der Absicht, denselben zu schädigen, gewählt habe.

konzessionswidrig angelegt oder mangelhaft unterhalten habe, hat die Klägerin nicht dargethan.

Hiernach muß angenommen werden, daß die Beklagte innerhalb der Schranken ihres Rechts sich verhalten hat und daß ihr deshalb eine schuldhafte Rechtsverletzung bei dem Unfalle des . . . . nicht zur Last fällt."

Im Gegensatze zu diesen Entscheidungen steht ein Urteil des Münchner Oberlandesgerichts, welches in Nr. 7 des „Fuhrhalter" vom 14. Mai 1885 abgedruckt ist. Aus den Gründen desselben seien folgende Ausführungen gegeben:

Die oberrichterliche Würdigung der vorliegenden Berufung ergiebt:

Es steht in thatsächlicher Beziehung fest:

1. daß am 28. November 1882, als der klägerische Dienstknecht mit einer seinem Herrn gehörigen Droschke in der Maximiliansstraße mit der leeren Droschke umwendete — das Pferd mit dem Griffe des Eisens seines rechten Hinterfußes in der Rinne der Trambahnschienen hängen blieb und hierdurch sich den Fuß brach;
2. daß die im Eigentume der Stadt München stehende Maximiliansstraße, worin die Münchener Trambahnaktiengesellschaft laut Allerhöchster Genehmigung und laut Vertrag mit der Stadtgemeinde München ihr Fuhrgewerbe mitausübt, eine dem allgemeinen Gebrauche, insbesondere der Benutzung der Lohnkutscher eingeräumte öffentliche Straße bildet, und daß die Trambahnschienenanlage in der beim obigen Unfalle bestandenen Beschaffenheit auf Vorschrift und Zustimmung der Straßenbahnpolizeibehörde hergestellt ist;
3. daß die jetzige Schienenanlage wegen Enge der Rinnen und wegen steiler Wendung der Rillschienen den Pferden der Fuhrwerksbesitzer eine große und immerwährende Gefahr bietet, indem die Pferde mit ihren Hufen, namentlich wenn Griffe und Stollen angebracht sind, leicht in der Schienenrinne hängen bleiben, zu Falle kommen und sich nach Ausweis einer Reihe konstatierter Fälle beschädigen, wie es überhaupt bis jetzt eine alte ähnliche Gefahren ausschließende andere Konstruktion von Trambahnschienen nicht giebt;
4. daß den Vertretern bez. Technikern der Beklagten die relative Gefährlichkeit ihrer Schienenanlage auf der dem Reit- und Wagenverkehre dienenden Maximiliansstraße zum voraus nicht unbekannt war;
5. daß dem Kläger und seinem Dienstknechte irgend ein Verschulden am Unfalle nicht zur Last liegt, in welcher Beziehung namentlich erhoben ist, daß der technischen Beschaffenheit der hiesigen Straßen entsprechend, wie nach den atmosphärischen hiesigen Verhältnissen, welche die Straßen schlüpfrig machen, selbst bei Droschkenfuhrwerk leichterer Art die Ausstattung der Pferde mit Stollen und Griffen nicht umgangen werden kann, endlich
6. daß dem Kläger durch den Unfall ein Schaden zuging.

Das bayrische Landrecht gewährt die Klage des aquilischen Gesetzes dann, wenn fremdem Gute ein wirklicher Schaden de corpore in corpus dolo vel culpa laedentis, wobei selbst culpa levissima genügt, zugeht.

Alle diese Voraussetzungen sind gegebenenfalls vorhanden.

Der Schaden ereignete sich infolge der objektiv gefährlichen Schienenanlage der beklagten Gesellschaft und erscheint es in dieser Hinsicht rechtlich einerlei, ob der Schaden durch direkte körperliche Einwirkung auf das fremde Gut oder indirekt mittelst einer beschädigenden Anlage erfolgte. Beides erschöpft den Begriff einer Einwirkung de corpore in corpus.

Ein damnum injuria datum liegt dann vor, wenn jemand durch seine schädigende Handlung oder Anlage in die Rechtssphäre eines Andern eingreift, ohne sich auf sein selbsteigenes Recht zur geschehenen Handlung oder einen Notstand berufen zu können. Darüber nun, daß dem Kläger als Münchener Lohnkutscher ein Recht auf unbehinderten Gebrauch der Maximiliansstraße an sich zusteht, kann sich kein Zweifel erheben.

Nachdem nun die Einfügung einer Schienenanlage nicht zur regulären Konstruktion einer Straße gehört, und eine solche Anlage für den Fuhrwerksbesitzer eine große Unbequemlichkeit und stete Gefahr betreffs des Geschirres und der Pferde bietet, hat Kläger mit Recht von einem Eingriffe in seine Rechtssphäre gesprochen.

Von einem Notstande ist selbstverständlich auf seite der beklagten Gesellschaft keine Rede, da ihre Gewerbsunternehmung der Personenbeförderung mittelst der Trambahn aus neuerer Zeit, wo das Recht des sonstigen Gemeingebrauchs der Maximiliansstraße längst bestand, stammt, aus freiem Entschlusse und Erwerbsinteresse hervorging und niemand die Gesellschaft zwang, eine Unternehmung zu beginnen, welche mit objektiver Gefahr für den Gemeinverkehr verbunden ist.

Berücksichtigt man hierbei das Zugeständnis der beklagten Gesellschaft, daß ihren Vertretern und Technikern die relative Gefährlichkeit der angewendeten Schienen für die Pferde der Fuhrwerksbesitzer zum vornherein nicht entgangen war, so ist hierdurch im allgemeinen sogar der Begriff des subjektiven Verschuldens insofern erschöpft, als die Anwendung einer Schiene, deren Gefährlichkeit man erkannt hat, die Unterlassung einer Sorgfalt, welche ein guter Familienvater in seinen Angelegenheiten zu beobachten pflegt, in sich schließt, mithin eine imputable culpa begründet.

Wenn die Berufungsklägerin dem gegenüber die Haftung ex lege Aquilia deshalb für ausgeschlossen erachtet, weil sie durch Allerhöchste Genehmigung die Konzession für den Trambahnbetrieb erhalten habe, die Ausführung der Betriebsanlage den straßenpolizeilichen Vorschriften entspreche und sonach von einer unerlaubten Handlung, aus welcher sie zu haften habe, keine Rede sei, so kann dieser Anschauung, wie schon der Erstrichter zutreffend ausführte, oberrichterlich nicht beigepflichtet werden.

Es ist wohl jener Schaden, welcher jemanden lege permittente vel praecipiente z. B. aus landesherrlichem oder obrigkeitlichem Befehle, zugefügt

wird, für kein damnum injuria datum erklärt, weil solchenfalls der Rechtssatz im Wege steht: „Qui jure suo utitur, nemini facit injuriam."

Allein die beklagte Gesellschaft kann sich auf diesen Rechtsschutz nicht berufen, da die in Bezug genommene Konzession und obrigkeitliche Vorschrift für die Gesellschaft nur die formulare Befugnis schufen, die Maximiliansstraße in einer von der bisherigen Gebrauchsweise abweichenden Form zu benutzen, wodurch ihr nicht mehr eingeräumt wurde, als dem Widerspruche aller jener zu begegnen, welche kraft des frühern Rechts die Straße ohne die Trambahnveranstaltungen benutzen durften.

Alle diese wurden durch die Konzession, welche sich als eine neuere lex specialis zum frühern Gebrauchsrechte darstellt, gezwungen, die neue Betriebsanlage und Straßenbenutzung zu dulden.

Darüber hinaus erstrecken sich aber die durch die Konzession erteilten Befugnisse der beklagten Gesellschaft nicht, insbesondere sollte und wollte ihr ein Freibrief zur Beschädigung dritter Personen und fremden Guts ohne Entschädigungsverbindlichkeit nicht erteilt werden.

Nur, wenn Kläger die Beseitigung der Trambahnanlage verlangt hätte, stände ihm die Konzession entgegen, da die Konzessionierung von Bahnen gemäß der R.G.O. Staatssache ist und hiergegen keine Privatrechtsklage besteht. Der Staatsgewalt konnte bei der Konzessionierung die Absicht, die Ersatzforderung von Schäden aus dem Trambahnbetriebe abzuschneiden, unmöglich unterliegen, da sich dies mit dem durch die Verf.-Urkunde T. 4 § 8 gewährten Schutze der Person und des Eigentums nicht vertrüge.

Jede Konzessionierung ist als eine Abweichung vom Allgemeinrechte ein privilegium und die Natur des Privilegs bedingt von selbst die möglichste Schonung des ältern Rechts. Zum nämlichen Ergebnisse führen auch die sonstigen Rechtsquellen.

Denselben Standpunkt hat ein Urteil des obersten Landgerichts für Bayern in München vom 1. April 1886 — nach Seufferts Archiv abgedruckt in Regers Entsch. 8. Bd. S. 162 — festgehalten, in welchem ebenfalls die Ersatzpflicht einer obrigkeitlich genehmigten Trambahnunternehmung für den durch Hängenbleiben der Pferde in der Schienenanlage auf öffentlichen Straßen bewirkten Schaden aus der lex Aquilia anerkannt wird, da eine civilrechtliche Norm nicht bestehe, wonach eine solche Unternehmung für den durch ihre Anlage Anderen verursachten Schaden nicht zu haften habe.

Man muß wohl zugeben, daß die Verschiedenheit der Rechtsauffassung auf diesem Gebiete recht mißlich ist und daß es daher wünschenswert wäre, hier eine gesetzliche Regelung eintreten zu lassen. Daß das B.G.B. diese nicht unternommen hat, kann man nur bedauern.

§ 57. **Die sog. Motorfahrzeuge** (Automobilen).

Es konnte nicht ausbleiben, daß unserem hastenden Verkehre, namentlich in den Großstädten, die bisher üblichen Verkehrsmittel vielfach nicht mehr zweckmäßig und zureichend erscheinen, teils weil der Verkehr durch sie nicht schnell genug vermittelt, teils weil die hauptsächliche lebende Zugkraft, das Pferd, bei der Ausdehnung des Straßenbahnwesens vielen Gefahren ausgesetzt wird, seine Abnutzung immer schneller geht, seine Anschaffung besonders infolge des häufig notwendig werdenden Ersatzes verhältnismäßig teuer, seine Unterhaltung ebenso recht kostspielig ist, ganz dessen zu geschweigen, daß der Pferdekauf immer ein recht riskantes Geschäft ist und bleiben wird. Was lag näher, als daß man darauf verfiel, die bekannten Naturkräfte, Elektricität und Dampf für die Verkehrszwecke auch ohne das Schienengeleis dienstbar zu machen; der Erfolg geistvoller Arbeiten und Versuche in dieser Richtung war das Automobil, der selbstthätige Motorwagen in seiner Verschiedenheit der Anwendung, Ausstattung und Triebkraft. Stecken zwar zunächst die Schwierigkeiten in Bezug auf die Aufspeicherung der Elektricität als Triebkraft (Akkumulatoren) noch enge Grenzen für die Anwendung dieser Kraft beim Automobil und haben ihr daher vorläufig Petroleum, Benzin u. s. w. als dampferzeugende Stoffe zur Herstellung der Triebkraft unzweifelhaft den Rang abgelaufen, so darf man sicher sein, daß die Elektricität mit der Zeit auch von ihrer Sprödigkeit, in dieser Beziehung weitgehend praktisch verwertet zu werden, lassen, den fortgesetzten Versuchen der Ingenieure, sie zu überwinden, nachgeben und endlich auch hier zu ihrem Rechte kommen wird. Gleichviel; was im Rahmen dieser Betrachtungen über das durch Dampf getriebene Automobil zu sagen ist, gilt ebenso für das elektrische; ich brauche daher keinen Anstand zu nehmen, mich mit ihm im allgemeinen hier zu beschäftigen.

Vornehmlich nach zwei Richtungen geben die selbstthätigen Motorfahrzeuge meiner Ansicht nach Veranlassung, die durch ihre Einreihung in die Verkehrsmittel geschaffenen Verhältnisse einer Prüfung zu unterziehen; die eine ist die öffentlich-rechtliche, welche den Schutz der Verkehrssicherheit, die Verkehrsordnung, die andere ist die civilrechtliche, die die Haftpflicht der Besitzer und Leiter von

Automobilfahrzeugen gegenüber der durch ihr neues Verkehrsmittel herbeigeführten erhöhten Unfallgefahr für das auf den öffentlichen Straßen und Plätzen verkehrende Publikum zum Gegenstande hat. Beides liegt nahe bei einander und hat schließlich denselben Grund, allein in ersterer Beziehung haben die einschlagenden Erwägungen vermöge des öffentlich-rechtlichen Wesens der Verkehrssicherheit von der Verwaltungsbehörde und insbesondere von den Gemeindeverwaltungsbehörden, wo es sich um Städte handelt, zu erfolgen, in der andern Beziehung dagegen erwächst die Frage der Entschädigung eines durch das Automobil angerichteten Schadens, sei es ein Personal-, sei es ein Materialschaden, seiten des Automobilbesitzers oder Leiters an den Geschädigten. Dies ist aber eine rein privatrechtliche Frage, daher nach bestehendem bürgerlichen Rechte zu entscheiden, also durch die Gerichte.

Während die Fortbewegung von Personen- und Lastgeschirr durch Tiere gemeinhin dem Wagenführer nur in ganz außergewöhnlichen Fällen die Gewalt über die Zugtiere entreißt und auch solchenfalls ein Hinstürzen der Tiere gewöhnlich die Gefahr beseitigt, ist der Lenker eines Automobils, sein Sachverständnis selbst vorausgesetzt, hinsichtlich der Gewalt über sein Fahrzeug fortwährend und ausschließlich von der tadellosen Beschaffenheit der Maschinerie seines Gefährts abhängig. Versagt dieselbe oder arbeitet die Maschine falsch, so bleibt dem Wagenlenker nur übrig, vermittelst Handbremse oder sonstiger mit der selbstthätigen Bewegung des Wagens nicht zusammenhängender Einrichtung den durchgehenden Wagen zum Stehen zu bringen, ehe er Schaden angerichtet hat. Ob dies stets gelingen wird, steht dahin. Angesichts dieser großen Gefahr durch ein führerloses oder nicht mehr zu regierendes Motorgefährt liegt für die Stadtverwaltungen die Pflicht nahe, rechtzeitig in Erwägung zu nehmen, ob und welche Maßregeln bei der Zulassung von Motorfahrzeugen im öffentlichen Verkehre zu treffen seien. Ein anderer Grund hierfür ist noch der, daß die Bewegungsgeschwindigkeit dieser Art Fahrzeuge zumeist eine erheblich höhere als diejenige der durch Tierkräfte fortbewegten Wagen ist und daher schon deshalb eine besondere Geschicklichkeit, Vorsicht und Aufmerksamkeit bei Führung von Automobilen erforderlich wird, wenn anders nicht der Verkehr erheblich gestört werden soll. Daß die mit den Automobilen

verbundene Gefährdung des allgemeinen Verkehrs eine um so größere wird, je größer die Belastung des Automobils ist, bedarf keines weitern Beweises; naturgemäß wird aber der Unternehmer eines automobil betriebenen Lastfuhrwerks größere Lasten laden, da er mit der neuen Triebkraft eben größere Lasten zu befördern vermag, er nicht mehr an die immerhin beschränkten Tierkräfte gebunden ist.

Als Mittel, diese allgemeine Betriebsgefahr, welche dem Verkehre durch die Automobilfahrzeuge erwachsen, auf das Mindestmaß herabzusetzen, können in Betracht kommen:

1. der Befähigungsnachweis des Wagenführers, sein Gefährt in allen seinen Teilen ebenso zu kennen, wie mit seiner Verwendung und Bedienung auch unter außergewöhnlichen Verhältnissen vertraut zu sein;
2. die Festsetzung einer Höchstgrenze der Belastung und der Fahrgeschwindigkeit, nach Befinden das Verbot, gewisse enge und verkehrsreiche Straßen mit dem Automobil zu befahren;
3. die Anbringung einer vom Automotor unabhängigen, bequem zu erreichenden und absolut sicher arbeitenden Handbremsvorrichtung am Wagen;
4. die Anordnung einer zweckmäßigen, tönenden Signalvorrichtung am Wagen, welche rechtzeitig, dabei aber auch ohne lästig zu werden, beim Herannahen in Thätigkeit zu setzen ist, um das Publikum aufmerksam zu machen;
5. die genügende Beleuchtung des Automobils in der Dunkelheit;
6. die weit sichtbare Anbringung des Namens des Besitzers am Wagen;
7. Die Prüfung und regelmäßige behördliche Revision des Automobils in allen seinen Teilen auf seine dauernde Tüchtigkeit und möglichste Gefahrlosigkeit seines Betriebs;
8. Strafbestimmungen für Übertretungen der behördlichen Sondervorschriften, wie der allgemeinen Verkehrsordnung, sowie dauerndes oder zeitliches Verbot der öffentlichen Benutzung des Automobils im Falle mehrfacher rechtskräftiger Strafen des Automobilbesitzers oder -Lenkers für die vorgedachten Übertretungen oder einmaliger Bestrafungen mit den härteren Strafen des Strafgesetzbuchs.

Kann die Verwaltungsbehörde auf diese Weise den öffentlichen Verkehr vor den Gefahren des Automobils in gewissem Grade schützen, so hat andererseits allerdings auch das Publikum die Verpflichtung, dem nun einmal als Verkehrsmittel vorhandenen und und nicht mehr zu beseitigenden, vielleicht bald unentbehrlichen Automobil durch sein Verhalten im öffentlichen Verkehre Rechnung zu tragen, sich vor der Gefahr seinesorts nach Möglichkeit zu bewahren, sich nicht ohne Not in solche zu begeben, aber unter Umständen nicht zu verabsäumen, einer durch ein Automobil drohenden Gefahr durch geschicktes Eingreifen rechtzeitig zu begegnen[1].

In Sachsen sind nach einer gelegentlichen Verordnung des Ministeriums des Innern bezüglich des Verkehrs mit Automobilwagen folgende Vorschriften, soweit solche nicht bereits innerhalb der einzelnen Landes- und Ortspolizeibezirke gelten sollten, zu beachten:

1. Personen unter 18 Jahren sind als Wagenführer nicht zuzulassen.
2. Der Gebrauch von Signalhörnern wird unter der Voraussetzung gestattet, daß ihre Tonart von dem Tone der bei den Staatseisenbahnen üblichen Hörner sich derartig unterscheidet, daß keine Verwechselungen stattfinden können.
3. Die Geschwindigkeit des Fahrens darf diejenige eines in mäßigem Trabe gehenden Pferdes nicht übersteigen. Im Schrittmaße ist zu fahren bei der Ausfahrt aus einem an der Straße gelegenen Grundstücke und bei der Einfahrt in ein solches, ferner an unübersichtlichen Straßenkreuzungen und auf eben solchen Straßenstrecken, sowie bei ungewöhnlich

[1] Der Gebrauch der Motorfahrzeuge in der Schweiz wird durch neuerdings in Kraft getretene gesetzliche Bestimmungen geregelt. Nach einer diesbezüglichen Mitteilung des Patent- und technischen Bureaus von Richard Lüders in Görlitz darf diesen Bestimmungen gemäß kein Motorwagen dem Verkehre übergeben werden, welcher nicht vorher einer eingehenden Prüfung von seiten einer technischen Kommission unterworfen und für vollkommen betriebsfähig bez. betriebssicher erklärt wurde. Ferner muß der Wagenführer im Besitze eines Berechtigungsscheines sein. Drittens soll jeder Wagen mit 2 Lampen ausgestattet sein, von denen die eine weißes und die andere grünes Glas hat. Endlich soll jeder Motorwagen ein Schild tragen, welches den Namen und die Adresse des Eigentümers deutlich erkennen läßt. Merkwürdiger Weise enthalten die neuen Bestimmungen keine Vorschriften, betreffend die bei der Fahrt innezuhaltende Geschwindigkeit.



starkem Verkehre und wo und wann es sonst von den Organen der Straßenpolizei verlangt wird.

4. Von Eintritt der Dunkelheit an müssen die Fahrzeuge wenigstens mit einer hellbrennenden Laterne beleuchtet sein.
5. Die Fahrzeuge dürfen auf Straßen nicht ohne Aufsicht stehen gelassen werden.

Was weiter die Haftpflicht der Automobilen für Unfälle, welche von ihnen angerichtet worden sind, angeht, so entsteht die Frage, ob auch auf diese durch elementare Kraft bewegten Fahrzeuge das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 in der ihm durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche für das Deutsche Reich gegebenen Fassung Anwendung zu finden hat. Diese Frage ist nach der jetzigen Gesetzeslage zu verneinen, wenigstens sprechen dafür die oben § 55 angeführten Entscheidungen des Reichsgerichts, zumal das Haftpflichtgesetz ja u. a. die Voraussetzung des Betriebs einer Eisenbahn für die Entschädignng aufstellt.

Nach §§ 833, 834 D.B.G.B. ist derjenige, der das Tier, durch welches jemand getötet oder körperlich verletzt wird, hält oder die Aufsicht über dasselbe führt, zum Schadenersatze verpflichtet, sodaß bei durchgehenden Pferden eine Schadenersatzverbindlichkeit entstehen kann, die bei einem durchgehenden Motorwagen aber in gleichem Umfange fehlt. Daraus rechtfertigt sich die Frage, ob und inwieweit die unmittelbar oder mittelbar auf solche Motorwagen ursächlich zurückzuführenden Unfälle schadlos zu halten sein möchten. Über diese Frage hat der Kreisgerichtsrat Dr. Hilse-Berlin in der Nr. 38 der Fachzeitschrift „Der Fuhrhalter" vom 21. September 1899 einen interessanten Aufsatz veröffentlicht, welcher mir in der Hauptsache zutreffend zu sein scheint und dem ich daher die folgenden Sätze entnehme:

„Auf Grund § 823 B.G.B. ist zwar, wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines Andern widerrechtlich verletzt, dem Andern zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet; allein nach dem durch Art. 42 des Einf.G. dazu im wesentlichen aufrecht erhaltenen Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 § 1 haftet, wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht

ist. Die Haftpflicht des Eisenbahnbetriebsunternehmers ist demnach eine erheblich weitergehende als die Ersatzverbindlichkeit des Beschädigers nach § 823 B.G.B. Dies wird für den Laien auf den ersten Blick erkennbar, sobald er sich vergegenwärtigt, welchen Anspruch er als Verletzter erheben kann, wenn er durch eine Eisenbahn oder durch ein anderes Fahrzeug in dem öffentlichen Straßenverkehre in seiner körperlichen Unversehrtheit gestört wurde und wie er in jedem der beiden Fälle solchen zu verfolgen hat. Bei der Ersatzverbindlichkeit nach bürgerlichem Rechte liegt dem Verletzten der Nachweis ob, daß durch eine vorsätzliche oder fahrlässige widerrechtliche Handlung des in Anspruchzunehmenden das schädigende Ereignis verursacht wurde, während bei dem Haftpflichtanspruche er bloß die Thatsache zu beweisen hat, daß das schädigende Ereignis in ursächlichem Zusammenhange zu dem Eisenbahnbetriebe steht. Es giebt für die Haftpflicht mithin die Rechtsvermutung eines Verschuldens des Betriebsunternehmers, während nicht nur solches bei der Schadenersatzverbindlichkeit, vielmehr auch noch weiter zu beweisen ist, daß dessen Handeln als ein widerrechtliches sich kennzeichnet. Wer in Ausübung seines Rechtes sich befindet, wird nicht ersatzverbindlich, vielmehr nur Derjenige, der wider das Gesetz verstößt. Der Haftpflichtige dagegen kann auch bei Ausübung seines Rechtes haftbar werden. Umgekehrt wird bei der Haftpflicht von der Rechtsvermutung ausgegangen, den Verletzten treffe keine Mitschuld bei Entstehen des Unfalles, weshalb sein Anspruch verwirkt werden kann, wenn dem Eisenbahnunternehmer der Beweis gelingt, daß höhere Gewalt oder selbstthätiges schuldhaftes Handeln des Getöteten oder Verletzten die Entstehungsursache bildet. Bei dem Entschädigungsanspruche hat der Beschädigte dagegen glaubhaft zu machen, daß seinem eigenen Verhalten kein Einfluß auf Entstehen des Unfalls beizumessen ist. Das Reichsgericht ist aus der Übereinstimmung der Vollbahnen mit den Straßenbahnen darin, daß die Gefährte beider sich auf Schienen fortbewegend am Ausweichen verhindert, infolge ihres eigenen Gewichtes und der geringern Reibung der Schienen aber auch schwerer aufhaltbar sind, zu dem Rechtsgrundsatze gelangt, die Straßenbahnen dem Haftpflichtgesetze zu unterwerfen. Hieran muß festgehalten und hiervon ausgehend geprüft werden, ob das Verkehrsinteresse es gestattet, auch nach weiterer Einstellung der Motorfahrzeuge eine verschiedenartige Behandlung derselben in dieser Hinsicht zu befolgen.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß infolge der Unachtsamkeit des Lenkers eine Motordroschke führerlos durchging, nachdem sie durch ein Versehen in Bewegung gesetzt war und so lange ihren Lauf fortsetzte, bis sie durch Anprall an ein Haus umstürzte, bez. eine solche auf einen Prellstein auffuhr, infolgedessen der zur Triebkraft verwendete Benzin sich entzündete und deren Insassen durch Feuer lebensgefährlich verletzte. In jedem dieser beiden Schadensfälle treffen die gleichen Voraussetzungen zu, welche für die Haftpflicht der Straßenbahnen herangezogen werden, nämlich die schwache Möglichkeit, das rollende Gefährt sofort zum Stehen zu bringen, ferner die beschleunigte Schnelligkeit und dadurch bedingte Erschwernis rechtzeitig auszuweichen, endlich das große

Gewicht und der darauf zurückführbare erhöhte Grad des Schadensumfanges. Infolgedessen drängt sich die Frage auf, ob hinsichtlich der Unfallsgefahr es einen Unterschied machen könne, ob das Gefährt auf Schienensträngen innerhalb des Straßendammes oder unmittelbar auf diesem selbst dahinrollt. Und diese ist zu verneinen. Auf holperigem Pflaster sind Motorwagen deshalb schwer verwendbar, weil die Gefahr einer Kesselexplosion hier eine näherliegende ist, auch die erwünschte Geschwindigkeit des Gefährts nicht erreicht werden kann, wenn nicht sogar jede Bewegung derselben darauf ausgeschlossen erscheint. Dies ändert sich jedoch bei einer Straßenanlage, welche wegen ihres festen gleichmäßigen Unterbaues und ihrer Oberdeckung, wie bei Asphalt, eine glatte Fläche herstellt, also die Reibung der Räder abschwächt. Auf ihr läuft der Wagen ebenso leicht und schnell wie auf einem Schienenstrange dahin, sein schnelles Aufhalten ist mithin unter beiden Voraussetzungen gleichschwierig, zumal wenn das Wagengewicht annähernd auch das gleiche ist. Dadurch, daß die Eisenbahnwagen an die Schienenstränge gebunden sind, vermag der Straßengänger sogar mit Sicherheit festzustellen, wo er der Gefahr begegnen kann und braucht nur darauf zu achten, ob die Geleise frei sind. Mit sonstigen Motorfahrzeugen kann er jedoch an jeder Stelle des Straßendammes zusammenstoßen und deshalb muß ihm diesen gegenüber auch der gleiche Rechtsschutz verschafft werden, d. h. sein Anspruch auf Schadloshaltung im Umfange des Haftpflichtgesetzes. Solches entspricht dem Rechte und der Billigkeit. Denn mit Erhöhung der Gefahr steigt auch sein Interesse auf Abwendung des daraus zu erleidenden Nachteils. Und weil erfahrungsgemäß je größer und schwerer ein Fahrzeug ist und je schneller es sich bewegt, der Verlauf eines dadurch verursachten Unfalles in seinen Folgen beträchtlicher zu sein pflegt, so ergiebt sich die Notwendigkeit einer gesetzlichen Ausdehnung der Haftpflicht auf sämtliche in den Straßen sich bewegenden, mit elementarer Kraft betriebenen Fahrzeuge. Es muß dem Straßengänger und jedem andern Gefährt Anspruch auf Schadloshaltung gegen den Betriebsunternehmer zugestanden werden, sobald die Thatsache festgestellt wird, daß das schädigende Ereignis in ursächlichem Zusammenhange zu einer Betriebshandlung desselben steht, ohne daß noch der Nachweis eines auf Vorsatz oder Fahrlässigkeit beruhenden widerrechtlichen Verhaltens des von ihm eingesetzten Wagenführers erbracht zu werden braucht. Es muß aber auch die jetzt unterschiedliche Schadloshaltung eines in gleicher Weise auf einem oder innerhalb eines an Schienen gebundenen bez. bewegungsfreien Gefährtes Beschädigten in Wegfall kommen und erst recht die Auffassung fallen gelassen werden, daß für die durch Zusammenstoß eines Bahnwagens mit einem Motorfahrzeuge herbeigeführte Beschädigung nur der Unternehmer des Bahnbetriebs aufkommen soll."

B. Die elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlagen (Kraftstationen).

§ 58. Ihre rechtliche Beurteilung.

Nach einem Urteile des Reichsgerichts vom 4. Dezember 1894 (Reg.Entsch. 15. Bd. S. 369) gehören elektrische Beleuchtungsanlagen nicht zu den nach § 16 R.G.O. behördlich zu genehmigenden und bei der Vorschrift des § 26 a. a. O. hauptsächlich in Betracht kommenden Anstalten (Seuff. Arch.).

Gewerbliche Anlagen der nach § 16 R.G.O. genehmigungspflichtigen Art sind diejenigen, welche durch die örtliche Lage oder die Beschaffenheit der Betriebsstätte für die Besitzer oder Bewohner der benachbarten Grundstücke oder für das Publikum überhaupt erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen herbeiführen können. Vor ihrer Genehmigung ist das in §§ 17 ff. a. a. O. geordnete Verfahren abzusetzen.

Die Genehmigung zu einer der in den §§ 16 und 24 bezeichneten Anlagen bleibt nach § 25 a. a. O. solange in Kraft, als keine Änderung in der Lage oder Beschaffenheit der Betriebsstätte vorgenommen wird, und bedarf unter dieser Voraussetzung auch dann, wenn die Anlage an einen neuen Erwerber übergeht, einer Erneuerung nicht. Sobald aber eine Veränderung der Betriebsstätte vorgenommen wird, ist dazu die Genehmigung der zuständigen Behörde nach Maßgabe der §§ 17—23 einschließlich bez. des § 24 notwendig.

Eine gleiche Genehmigung ist erforderlich bei wesentlichen Veränderungen in dem Betriebe einer der im § 16 a. a. O. genannten Anlagen. Die zuständige Behörde kann jedoch auf Antrag des Unternehmers von der Bekanntmachung (§ 17) Abstand nehmen, wenn sie die Überzeugung gewinnt, daß die beabsichtigte Veränderung für die Besitzer oder Bewohner benachbarter Grundstücke oder das Publikum überhaupt neue oder größere Nachteile, Gefahren oder Belästigungen, als mit der vorhandenen Anlage verbunden sind, nicht herbeiführen werde . . .

Soweit die bestehenden Rechte zur Abwehr benachteiligender Einwirkungen, welche von einem Grundstücke aus auf ein benachbartes Grundstück geübt werden, dem Eigentümer oder Besitzer des letztern eine Privatklage gewähren, kann diese Klage nach § 26 a. a. O. einer mit obrigkeitlicher Genehmiguug errichteten gewerblichen Anlage gegenüber niemals auf Einstellung des Gewerbebetriebs, sondern nur auf Herstellung von Einrichtungen, welche die benachteiligenden Einwirkungen ausschließen, oder, wo solche Einrichtungen unthunlich oder mit einem gehörigen Betriebe des Gewerbes unvereinbar sind, auf Schadloshaltung gerichtet werden.

Wenn hiernach in dem eingangserwähnten Reichsgerichtsurteile ausgesprochen worden ist, daß eine elektrische Beleuchtungsanlage nicht unter §§ 16, 26 a. a. O. fällt, sie also nicht genehmigungspflichtig ist, so hat damit nicht gesagt sein sollen, daß auch die in dieser Anlage zur Verwendung gelangenden Dampfkesselanlagen von der für solche in § 24 a. a. O. an sich vorgeschriebenen behördlichen Genehmigungspflicht ausgeschlossen sein sollen. Der civilrechtliche Schutz des § 26 a. a. O. reicht nur soweit, als obrigkeitliche Prüfung vorausgegangen ist, beschränkt sich also auf die Dampfkesselanlage und erstreckt sich nicht auf die übrige Anlage. (Vergl. übrigens hierzu Art. 125 des Einf.Ges. zum D.B.G.B.)

Gleichwohl wird die zuständige Behörde auch bezüglich der elektrischen Anlage imstande sein, bei der ihr zustehenden Baugenehmigung die einschlagenden gewerbe-, bau-, feuer- und gesundheitspolizeilichen Gesichtspunkte in Erwägung zu ziehen und von deren Wahrung die Erteilung der Baugenehmigung auf Grund der landes- und ortsgesetzlichen Bauvorschriften in der Form von Baubedingungen abhängig zu machen. Auch läßt sich hierbei die im öffentlichen Interesse liegende vollständige Sicherung wissenschaftlicher Anstalten (physikalische, physiologische, chemische Institute der Universitäten, sowie anderer Hochschulen u. s. w.) gegen jede Schädigung der elektrischen Beleuchtungsanlagen[1] mit Erfolg durchführen,

[1] Über den Einfluß elektrischer Straßenbahnanlagen auf wissenschaftliche Anstalten bei elektrischen und magnetischen Messungen und den Schutz dagegen hat der Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Slaby von der Preußischen Technischen Hochschule in Charlottenburg im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten ein ausführliches Gutachten abgestattet, welches in der Ztschr. f. Kleinbahnen 1894 S. 273 abgedruckt ist.

zumal es keinem Bedenken unterliegen würde, die Genehmigung ganz oder teilweise nur auf Widerruf zu erteilen. Stellen sich später Schäden und Mängel heraus, so ist die Polizeibehörde sehr wohl in der Lage, deren Abstellung im Verwaltungswege zu verlangen, nach Umständen von dem vorbehaltenen Widerrufsrechte Gebrauch zu machen, wenn der Betriebsunternehmer den Anordnungen der Behörde nicht Folge leistet. Handelt es sich dagegen um Anlagen, die nach § 16 ff. a. a. O. Genehmigung erhalten haben, so steht solchem Verfahren der § 40 a. a. O. entgegen, wonach Genehmigungen dieser Art weder auf Zeit erteilt, noch im allgemeinen widerrufen werden können. Es ist jedoch anerkannt worden, daß, obgleich aus der Bestimmung in § 40 Abs. 1 R.G.O. die Erlaubnis nicht unter einer Resolutivbedingung erteilt werden kann, weil dies mit dem Grundsatze der Unwiderruflichkeit der Konzession in Widerspruch stehen würde, doch Bedingungen bei der Genehmigung gesetzt werden können, welche sich auf die Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen der Konzessionserteilung beziehen. (Vergl. v. Landmann R.G.O. 3. Auflage Anm. 2 unter c zu § 40 S. 374.) Gebricht es aber an einer solchen allgemeinen Bedingung in der Konzessionsurkunde, so können Übelstände, welche sich aus dem genehmigten Betriebe ergeben, im Verwaltungswege nur gelegentlich des Eintritts eines der Fälle des § 25 a. a. O. bei dem nunmehr wiederum gemäß § 17 ff. a. a. O. abzusetzenden Verfahren abgestellt werden, wenn nicht Untersagung des Gewerbebetriebs nach § 51 a. a. O. wegen überwiegender Nachteile und Gefahren für das Gemeinwohl eintritt, welchenfalls aber dem Besitzer für den erweislichen Schaden Ersatz geleistet werden muß.

Da bezüglich der elektrischen Straßenbahnen aus anderen Gesichtspunkten zumeist landesgesetzlich ein dem Verfahren nach § 17 ff. R.G.O. ähnliches Verfahren vorgeschrieben ist, so werden die Kraftstationen derselben von diesem Verfahren mit ergriffen. Über die nach anderen Gesichtspunkten sich richtende Konzessionserteilung selbst in den einzelnen Bundesstaaten ist auf die betreffenden Ausführungen im Vorhergehenden zu verweisen.

Im Königreiche Sachsen erfolgt die Genehmigung der elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlagen auf Grund der Verordnung vom 12. Oktober 1883 (s. § 18) durch die Amtshauptmannschaften

bez. Stadträte und es erteilt die Kreishauptmannschaft, die Genehmigung für diejenigen Elektricitätswerke zur Lichtabgabe und Kraftübertragung, welche eine Stadtgemeinde mit rev. Städteordnung unternimmt, allenthalben nach Gehör der zuständigen Oberpostdirektion.

In einer Verordnung vom 23. Januar 1899 — 113 II A — weist das Ministerium des Innern die Kreishauptmannschaften an, die in § 2 Abs. 1 unter a und b der Verordnung vom 12. Oktober 1883 aufgeführten, zur Erteilung der Genehmigung oberirdischer elektrischer Leitungen für Licht- und Kraftabgabe zuständigen Behörden zu veranlassen, daß sie die bei ihnen eingehenden Planungen für Starkstromleitungen, die innerhalb 25 m Entfernung von der Kronenkante der Staatsstraßen errichtet werden sollen, nach vorgängigem Gehöre der beteiligten Straßen- und Wasserbauinspektion jedesmal auch dem Finanzministerium vorlegen und dadurch dem letztern Gelegenheit zur Wahrung der Interessen der Staatsstraßenbauverwaltung geben, da die Erfahrung gelehrt hat, daß auch Starkstromleitungen, die in der Nähe der Staatsstraßen angelegt werden, bei etwaigen Unregelmäßigkeiten, wie auch im normalen Zustande, Schädigungen der Straßeninteressen herbeiführen können. In der Hauptsache werden hierbei die die Zulassung oberirdischer elektrischer Starkstromleitungen auf Staatsstraßen betreffenden Bedingungen auf diejenigen neben der Straße anzulegenden Leitungen gleicher Art, welche eine Schädigung der Straßeninteressen befürchten lassen, insoweit sinngemäß Anwendung zu finden haben, als durch diese Bedingungen ein Schutz der Straße erreicht werden kann.

Die ortsstatutarische Einführung eines Monopols der Gemeinde bezüglich der Herstellung und Abgabe von Gas und Elektricität an dritte Personen hat das Sächsische Ministerium des Innern in einer Verordnung vom 9. Juni 1896 (S.W.Bl. S. 113) als unzulässig bezeichnet und dabei ausgeführt, daß es eine dahingehende Bestimmung mit den in Sachsen bestehenden gesetzlichen Vorschriften nicht für vereinbar hält und daher einem dahingehenden ortsstatutarischen Beschlusse der betreffenden Gemeindevertretung die Bestätigung versagen müßte.

Bereits bei anderer Gelegenheit, heißt es in der Verordnung weiter, ist ausgesprochen worden, daß die Errichtung eines Elektricitätswerkes zu dem Zwecke, Anderen elektrisches Licht oder elektrische Kraft zu verkaufen, ein gewerbliches Unternehmen sei und daß aus der Absicht einer Gemeinde, ein solches Werk zu errichten, nicht das Recht abgeleitet werden könne, jedem Dritten ein gleiches Unternehmen zu untersagen, daß es vielmehr an jeder gesetzlichen Begründung für ein solches alle Freiheit der gewerblichen Bewegung erdrückendes Alleinrecht fehle.

Das Ministerium des Innern hat diese Anschauung, welche insbesondere in § 1 verbunden mit § 6 und 7 R.G.O. ihre Rechtfertigung findet, auch jetzt noch festgehalten; sie gilt aber nicht bloß bezüglich der Elektricitätswerke, sondern auch bezüglich der Gasanstalten; denn beide Unternehmungen müssen in der hier in Betracht kommenden Frage gleich behandelt werden.

Ist hiernach die Einführung eines Monopols der Gemeinde auf ortsstatutarischem Wege unzulässig, so soll doch hiermit nicht ausgesprochen sein, daß nunmehr die Gemeinde dann, wenn durch die elektrischen Verbindungen, bez. durch das Legen der Kabel und Rohre öffentliches Areal, namentlich Wegeareal berührt wird, solches ohne weiteres zu dulden habe. In dieser Beziehung bleiben den Gemeinden die ihnen zustehenden Rechte selbstverständlich vollkommen gewahrt; hiermit hat die Frage, ob eine Gemeinde Privatpersonen durch Ortsstatut von dem Betriebe gewisser Gewerbe ausschließen könne, nichts zu thun; entstehen in dieser Richtung Differenzen, so werden dieselben im geordneten Instanzenwege zum Austrag zu bringen sein.

Im übrigen bleibt es den Gemeindeverwaltungen überlassen, die Abgabe von elektrischem Lichte an Interessenten aus einer gemeindewegen errichteten Beleuchtungsanlage im Wege eines Regulativs bez. durch Einzelverträge mit den Abnehmern zu regeln, wie dies schon in vielen deutschen Städten geschehen ist, so beispielsweise in Bremen[2] und Lübeck[3], in Dresden, Plauen i. V. und Meerane.

---

[2] Für die Versorgung von Privatanlagen mit elektrischem Strome durch das städtische Elektricitätswerk der freien und Hansestadt **Bremen** ist das Gesetz vom 7. Juli 1892 — Ges.Bl. d. fr. H.St. Br. S. 185 — nebst Anlage

Soweit in den Städten die Versorgung mit elektrischem Lichte Privatunternehmern überlassen ist, haben sich diese im Rahmen gewisser ihnen von der Gemeindeverwaltung gestellter Bedingungen mit ihren Abnehmern vertragsmäßig zu einigen, so in Leipzig.

Eine besondere und eigenartige Anlage verspricht das in Dresden staatswegen errichtete elektrische Fernheizwerk zu werden, welches zunächst zur einheitlichen Beheizung der öffentlichen Staatsgebäude vorgesehen ist.

Schließlich mag noch auf einen bemerkenswerten Aufsatz des Ingenieurs E. Lohr in Nürnberg über „Gemeindliche Elektricitätswerke" hingewiesen werden, der sich in der „Bayerischen Gemeindezeitung" von 1899 S. 353 ff. abgedruckt findet.

§ 59. Arbeiterschutz.

a) Sonntagsruhe.

1. In Gemäßheit von § 105e Abs. 1 R.G.O.[1] sind von den höheren Verwaltungsbehörden Ausnahmen von der Regel des § 105b Abs. 1 a. a. O.[2], daß Arbeiter in den daselbst genannten

über die Bedingungen hierzu maßgebend. Abänderung durch das Gesetz vom 30. Mai 1894 — a. a. O. S. 181. Einziehung der für die Abgabe der Elektricität geschuldeten Geldbeträge im Verwaltungswege. Gesetz vom 28. Dezember 1893 — a. a. O. S. 145.

In Lübeck sind zu dem gleichen Zwecke die Bekanntmachung, betr. die Bedingungen für den Anschluß von elektrischen Leitungen und die Lieferung von elektrischem Strome — vom 24. November 1890 — Sammlung der L.V.O. u. Bek. S. 45 — nebst Anlagevorschriften vom 29. Dezember 1890 — a. a. O. S. 72 erlassen. S. auch Bek. vom 17. April 1893 — a. a. O. S. 19 — und vom 30. März 1896 — a. a. O. S. 18.

[1] § 105e Abs. 1 R.G.O.: Für Gewerbe, deren vollständige oder teilweise Ausübung an Sonn- und Festtagen zur Befriedigung täglicher oder an diesen Tagen besonders hervortretender Bedürfnisse der Bevölkerung erforderlich ist, sowie für Betriebe, welche ausschließlich oder vorwiegend mit durch Wind oder unregelmäßige Wasserkraft bewegten Triebwerken arbeiten, können durch Verfügung der höhern Verwaltungsbehörde Ausnahmen von den § 105b getroffenen Bestimmungen zugelassen werden. Die Regelung dieser Ausnahmen hat unter Berücksichtigung der Bestimmungen des § 105c Abs. 3 zu erfolgen.

[2] § 105b Abs. 1 a. a. O.: Im Betriebe von Bergwerken, Salinen, Aufbereitungsanstalten, Brüchen und Gruben, von Hüttenwerken, Fabriken und Werkstätten, von Zimmerplätzen und anderen Bauhöfen, von Werften und Ziegeleien, sowie bei Bauten aller Art dürfen Arbeiter an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden. Die den Arbeitern zu gewährende Ruhe hat mindestens für jeden Sonn- und Festtag 24, für 2 aufeinander folgende Sonn-

Betrieben an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden dürfen, zur Befriedigung täglicher oder an Sonn- und Festtagen besonders hervortretender Bedürfnisse u. a. nachgelassen worden für

Gasanstalten und Elektricitätswerke.

Es kann die Beschäftigung von Arbeitern an allen Sonn- und Festtagen mit Arbeiten, die für den Betrieb unerläßlich sind, gestattet werden.

Bedingung: Die den Arbeitern zu gewährende Ruhe hat mindestens zu dauern: entweder für jeden 2. Sonntag 24 Stunden oder für jeden 3. Sonntag 36 Stunden oder, sofern an den übrigen Sonntagen die Arbeitsschichten nicht länger als 12 Stunden dauern, für jeden 4. Sonntag 36 Stunden. Ablösungsmannschaften dürfen je 12 Stunden vor und nach ihrer regelmäßigen Beschäftigung zur Arbeit nicht verwendet werden. Die den Ablösungsmannschaften zu gewährende Ruhe muß das Mindestmaß der den abgelösten Arbeitern gewährten Ruhe erreichen.

2. Auf Grund des § 105d R.G.O.[3] hat der Bundesrat durch Bekanntmachung vom 5. Februar 1895 (R.G.Bl. S. 12) nachstehende Ausnahmen vom Verbote der Sonntagsarbeit im Gewerbebetriebe beschlossen:

---

und Festtage 36, für das Weihnachts-, Oster- und Pfingstfest 48 Stunden zu dauern. Die Ruhezeit ist von 12 Uhr nachts zu rechnen und muß bei 2 aufeinander folgenden Sonn- und Festtagen bis 6 Uhr abends des 2. Tages dauern. In Betrieben mit regelmäßiger Tag- und Nachtschicht kann die Ruhezeit frühestens um 6 Uhr abends des vorhergehenden Werktages, spätestens um 6 Uhr morgens des Sonn- oder Festtages beginnen, wenn für die auf den Beginn der Ruhezeit folgenden 24 Stunden der Betrieb ruht.

[3] § 105d a. a. O.: Für bestimmte Gewerbe, insbesondere für Betriebe, in denen Arbeiten vorkommen, welche ihrer Natur nach eine Unterbrechung oder einen Aufschub nicht gestatten, sowie für Betriebe, welche ihrer Natur nach auf bestimmte Jahreszeiten beschränkt sind oder welche in gewissen Zeiten des Jahres zu einer außergewöhnlich verstärkten Thätigkeit genötigt sind, können durch Beschluß des Bundesrats Ausnahmen von der Bestimmung in § 105b Abs. 1 (s. Anm. 2) zugelassen werden.

Die Regelung der an Sonn- und Festtagen in diesen Betrieben gestatteten Arbeiten und der Bedingungen, unter welchen sie gestattet sind, erfolgt für alle Betriebe derselben Art gleichmäßig und unter Berücksichtigung der Bestimmung des § 105c Abs. 3.

Die vom Bundesrate getroffenen Bestimmungen sind durch das Reichsgesetzblatt zu veröffentlichen und dem Reichstage bei seinem nächsten Zusammentritte zur Kenntnisnahme vorzulegen.

I. Die Beschäftigung von Arbeitern an Sonn- und Festtagen wird — unbeschadet der Bestimmungen des § 105c R.G.O.[4] — für die bezeichneten Gewerbe und Arbeiten unter den daselbst angegebenen Bedingungen gestattet.

Arbeitern, welche mit den zur Vornahme dieser Arbeiten erforderlichen Hilfsverrichtungen beschäftigt werden (Betrieb der Kraftmaschinen, Beleuchtungsanlagen u. s. w.), sind mindestens Ruhezeiten gemäß § 105c Abs. 3[4] oder mit Genehmigung der untern Verwaltungsbehörde gemäß § 105c Abs. 4 R.G.O.[4] zu gewähren.

II. Die für einzelne oder für 2 aufeinander folgende Sonn- und Festtage vorgeschriebenen Ruhezeiten der Arbeiter müssen ohne Unterbrechung und ganz oder zum größern Teil innerhalb der Zeit von 6 Uhr abends des vorhergehenden Werktages bis 6 Uhr morgens des nachfolgenden Werktages gewährt werden.

III. In Betrieben, in welchen auf Grund der vorstehenden Bestimmungen Arbeiter an Sonn- und Festtagen beschäftigt werden, hat der Arbeitgeber innerhalb der Betriebsstätte an geeigneter, den Arbeitern zugänglicher

---

[4] § 105c a. a. O.: Die Bestimmungen des § 105b finden keine Anwendung

1. auf Arbeiten, welche in Notfällen oder im öffentlichen Interesse unverzüglich vorgenommen werden müssen:
2. für einen Sonntag auf Arbeiten zur Durchführung einer gesetzlich vorgeschriebenen Inventur;
3. auf die Bewachung der Betriebsanlagen, auf Arbeiten zur Reinigung und Instandhaltung, durch welche der regelmäßige Fortgang des eigenen oder eines fremden Betriebes bedingt ist, sowie auf Arbeiten, von welchen die Wiederaufnahme des vollen werktägigen Betriebes abhängig ist, sofern nicht diese Arbeiten an Werktagen vorgenommen werden können;
4. auf Arbeiten, welche zur Verhütung des Verderbens von Rohstoffen oder des Mißlingens von Arbeitserzeugnissen erforderlich sind, sofern nicht diese Arbeiten an Werktagen vorgenommen werden können;
5. auf die Beaufsichtigung des Betriebes, soweit er nach Z. 1—4 an Sonn- und Festtagen stattfindet.

Gewerbetreibende, welche Arbeiter an Sonn- und Festtagen mit Arbeiten der unter Z. 1—5 erwähnten Art beschäftigen, sind verpflichtet, ein Verzeichnis anzulegen, in welches für jeden einzelnen Sonn- oder Festtag die Zahl der beschäftigten Arbeiter, die Dauer ihrer Beschäftigung, sowie die Art der vorgenommenen Arbeiten einzutragen sind. Das Verzeichnis ist auf Erfordern der Ortspolizeibehörde, sowie dem im § 139b bezeichneten Beamten jederzeit zur Einsicht vorzulegen.

Bei den unter Z. 3 und 4 bezeichneten Arbeiten, sofern dieselben länger als 3 Stunden dauern, oder die Arbeiter am Besuche des Gottesdienstes hindern, sind die Gewerbetreibenden verpflichtet, jeden Arbeiter entweder an jedem 3. Sonntage volle 36 Stunden, oder an jedem 2. Sonntage mindestens in der Zeit von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends von der Arbeit frei zu lassen.

Ausnahmen von den Vorschriften des vorstehenden Absatzes darf die untere Verwaltungsbehörde gestatten, wenn die Arbeiter am Besuche des sonntäglichen Gottesdienstes nicht gehindert werden und ihnen an Stelle des Sonntages eine 24stündige Ruhezeit an einem Wochentage gewährt wird.

Stelle eine Tafel auszuhängen, welche in deutlicher Schrift den Inhalt der Bestimmungen zu I und II und die auf seinen Betrieb bezüglichen Vorschriften enthält.

. . . .

Herstellung elektrischer Maschinen und Apparate. Zugelassene Arbeiten: Die Prüfung von Dynamomaschinen und Apparaten am Herstellungs- und am Aufstellungsorte. Diese Ausnahme findet auf das Weihnachts-, Neujahrs-, Oster-, Himmelfahrts- und Pfingstfest keine Anwendung.

Bedingungen: Den Arbeitern sind mindestens Ruhezeiten gemäß § 105c Abs. 3[4] oder mit Genehmigung der untern Verwaltungsbehörde gemäß § 105c Abs. 4 R.G.O.[4] zu gewähren.

§ 60. Fortsetzung.

b) Kinderarbeit — die Arbeit jugendlicher Arbeiter — die Frauen- und Nachtarbeit.

Da nach Art. 9 Abs. 1 des Reichsgesetzes vom 1. Juni 1891 (R.G.Bl. S. 261) der § 154a R.G.O. in der Fassung, die er durch dieses Reichsgesetz erhalten hat und wonach die §§ 135 bis 139b R.G.O. in der Fassung dieses Reichsgesetzes auch auf Arbeitgeber und Arbeiter in Werkstätten, in welchen durch elementare Kraft (Dampf, Wind, Wasser, Gas, Luft, Elektricität u. s. w.) bewegte Triebwerke nicht bloß vorübergehend zur Verwendung kommen . . . entsprechende Anwendung leiden sollen, noch nicht in Kraft getreten ist, so gelten für die Werkstätten mit Triebwerken, welche durch andere als durch Dampfkraft bewegt werden, bis zum Erlasse der den § 154a R.G.O. in der neuen Fassung in Kraft setzenden Bundesratsverordnung die §§ 135—139b R.G.O. in der ältern Fassung vor dem Reichsgesetze vom 1. Juni 1891. (Kinder unter 12 Jahren dürfen gar nicht, solche unter 14 Jahren nicht länger wie täglich 6 Stunden in Fabriken beschäftigt werden, vorausgesetzt, daß sie, dafern sie noch volksschulpflichtig, einen täglichen Unterricht von mindestens 3 Stunden genießen. Junge Leute zwischen 14 und 16 Jahren dürfen nicht länger wie 10 Stunden täglich in Fabriken beschäftigt werden, Wöchnerinnen überhaupt nicht während 3 Wochen nach der Niederkunft. Arbeitsbeginn nicht vor ½6 Uhr morgens, Schluß nicht nach 8½ Uhr abends, Pausen von ½—1 Stunde. Kein Kind oder noch fortbildungsschulpflichtiger

jugendlicher Arbeiter ist ohne Arbeitskarte zu beschäftigen, dagegen bedürfen sie keines Arbeitsbuchs. Schriftliche Anzeige über die Beschäftigung jugendlicher Arbeiter seiten des Arbeitgebers an die Ortspolizeibehörde, Verzeichnis der jugendlichen Arbeiter und Auszug aus den Bestimmungen über die Beschäftigung solcher hat in den Betriebsräumen auszuhängen. Ausnahmen können bei Betriebsstörungen durch Naturereignisse oder Unfälle auf die Dauer von 4 Wochen von der höhern Verwaltungsbehörde gestattet werden.) Vergl. hierzu v. Landmann, Reichsgewerbeordnung 3. Aufl. Anm. 9 zu § 154 S. 482.

Wegen der Unfallverhütungsvorschriften in elektrischen Betrieben vergl. § 63.

Achter Abschnitt.

Die Arbeiterversicherung bei den elektrischen Bahnen und den elektrischen Anlagen zur Abgabe von Licht und Kraft.

---

§ 61. Die Krankenversicherung.

Der gesetzlichen Versicherungspflicht gegen Krankheit unterliegen nach § 1 des Krankenversicherungsgesetzes in der Fassung vom 10. April 1892 (R.G.Bl. S. 417) alle diejenigen Personen, welche gegen Gehalt oder Lohn beschäftigt sind

in Betrieben, in denen Dampfkessel oder durch elementare Kraft (Wind, Wasser, Dampf, Gas, heiße Luft u. s. w. — also auch Elektricität —) bewegte Triebwerke zur Verwendung kommen, sofern diese Verwendung nicht ausschließlich in vorübergehender Benutzung einer nicht zur Betriebsanlage gehörenden Kraftmaschine besteht,

mit Ausnahme derjenigen Personen, deren Beschäftigung durch die Natur ihres Gegenstands oder im voraus durch den Arbeitsvertrag auf einen Zeitraum von weniger als einer Woche beschränkt ist.

Auf die ausgenommenen Personen kann die Versicherungspflicht ortsstatutarisch erstreckt werden.

Der Versicherungszwang besteht auch für die in den gedachten Betrieben beschäftigten Betriebsbeamten, Werkmeister und Techniker, deren Gehalt 2000 Mk. jährlich nicht übersteigt.

Träger der Versicherung ist der Regel nach die Ortskrankenkasse, dafern für den betreffenden Betrieb nicht eine Betriebs-(Fabrik-)krankenkasse errichtet worden ist.

Da die Krankenversicherung weder mit Bezug auf die Arbeiter und Bediensteten der elektrischen Straßenbahnen, noch auf die der sonstigen elektrischen Anlagen irgend etwas Besonderes oder Abweichendes von den Vorschriften des Krankenversicherungsgesetzes enthält, so genügt es im übrigen, lediglich auf letztere zu verweisen.

§ 62. Die Unfallversicherung.

a) Bei den Straßenbahnen.

Daß die Straßenbahnbetriebe unfallversicherungspflichtig sind, ergiebt sich aus § 1 des Reichsgesetzes über die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung vom 28. Mai 1885 (R.G.Bl. S. 139) — sog. Ausdehnungsgesetz —, wo es heißt:

Das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 (R.G.Bl. S. 69) findet mit den aus nachstehenden Bestimmungen sich ergebenden Abänderungen Anwendung auf

1. den gesamten Betrieb der . . . Eisenbahnverwaltungen . . ., und zwar einschließlich der Bauten, welche von diesen Verwaltungen für eigene Rechnung ausgeführt werden;
2. . . . .

Bei den Eisenbahnverwaltungen ist zwischen den vom Reiche oder einem Bundesstaate für Reichs- oder Staatsrechnung verwalteten Eisenbahnbetrieben, für welche nach § 2 A.G. das Reich oder der Staat, für dessen Rechnung die Verwaltung geführt wird, an die Stelle der Berufsgenossenschaft tritt, und den für private Rechnung verwalteten Eisenbahnen zu unterscheiden. Für die letzteren sind 2 Berufsgenossenschaften gebildet: die Privatbahnberufsgenossenschaft und die Straßenbahnberufsgenossenschaft.

Durch die von den gesetzgebenden Körperschaften des Reichs und Sr. Majestät dem Kaiser zum Gesetze erhobene Umgestaltung der öffentlichen Unfallversicherung vom 30. Juni 1900, nach welcher das sog. Ausdehnungsgesetz, soweit es überhaupt noch galt, in das Gewerbeunfallversicherungsgesetz hineingearbeitet worden ist und damit

als selbständiges Gesetz außer Kraft tritt, hat sich in Bezug auf die bezügliche materielle Rechtslage der Eisenbahnen nichts wesentliches geändern.

Sowohl der Ausdruck „Betrieb", wie der Begriff „Eisenbahn" sind im weitesten Sinne zu verstehen; sie umfassen alle zur Beförderung von Personen und Gütern mittelst elementarer Kraft oder auf Schienen bestimmten Beförderungsmittel, also nicht bloß die großen Lokomotivbahnen, sondern auch die kleineren Straßen-, Pferde-, elektrischen Bahnen und ähnlichen Unternehmungen (vergl. die Anm. 8 zu § 1 des Ausdehnungsgesetzes im Handb. d. Unf. Vers. 2. Aufl. S. 464 und die reichsgerichtliche Feststellung des Begriffs „Eisenbahn" in § 55).

Für die Begründung der Versicherungspflicht kommt es ferner nicht darauf an, ob regelmäßig 10 Arbeiter beschäftigt werden, ob die Eisenbahnbeförderung gewerbsmäßig betrieben wird, ob der Betrieb zeitweise ruht oder von nicht erheblichem Umfange ist. Voraussetzung für einen versicherungspflichtigen Eisenbahnbetrieb ist, daß auf den Schienensträngen selbst ein eisenbahnartiger Betrieb stattfindet.

Wann im übrigen auf das Vorliegen eines versicherungspflichtigen Eisenbahnbetriebs geschlossen werden kann, ist thatsächliche Frage des Einzelfalles. Ein bei der Straßenbahnberufsgenossenschaft versicherter Eisenbahnbetrieb ist in einem Falle angenommen worden, in welchem die Arbeiter auf einem Anschlußgeleise täglich $^1/_2$—$^3/_4$ Stunde mit dem Verschieben von Eisenbahnwagen über eine Raumstrecke von etwa 40 m beschäftigt wurden. (Handb. f. Unf. Vers. 2. Auflage S. 465 Anm. 10 Abs. 4.)

Der Eigentümer des Bahnkörpers ist nicht notwendig zugleich Unternehmer des Eisenbahnbetriebs. Auch auf fremden Geleisen (Bahnstrecken) kann ein selbständiges Eisenbahnunternehmen betrieben werden, wenn nur der Unternehmer freie Verfügung über die Schienenbenutzung hat und die Schienen thatsächlich zu seinem Betriebe verwendet. (A. a. O. S. 466 Anm. 11.)

Die bei den Eisenbahnunternehmungen beschäftigten Personen sind nicht nur gegen Unfälle beim Fahrdienste, sondern auch gegen die Gefahren anderer Betriebsthätigkeiten, welche zu dem Eisenbahn-

betriebsdienste als solchem gehören, versichert. (A. a. O. S. 467 Anm. 13 a. A.)

Der Sitz der Straßenbahnberufsgenossenschaft ist in Berlin, der der Privatbahnberufsgenossenschaft in Lübeck; keine der beiden Genossenschaften ist in Sektionen eingeteilt.

Der Betrieb einer Motorkutsche zum Zwecke gewerbsmäßiger Personenbeförderung gegen Entgelt ist ein Fuhrwerksbetrieb im Sinne von § 1 des Ausdehnungsgesetzes (s. o.).

b) Bei dem sonstigen elektrischen Betriebe.

Nach § 1 Abs. 1 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 (R.G.Bl. S. 69) werden alle in . . . Fabriken . . . beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten, letztere sofern ihr Jahresarbeitsverdienst an Lohn oder Gehalt 2000 Mk. nicht übersteigt, gegen die Folgen der bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes versichert.

Den in Absatz 1 aufgeführten gelten im Sinne dieses Gesetzes diejenigen Betriebe gleich, in welchen Dampfkessel oder durch elementare Kraft (Wind, Wasser, Dampf, Gas, heiße Luft u. s. w. — also auch Elektricität —) bewegte Triebwerke zur Verwendung kommen, mit Ausnahme der land- und forstwirtschaftlichen nicht unter den Absatz 1 fallenden Nebenbetriebe, sowie diejenigen Betriebe, für welche nur vorübergehend eine nicht zur Betriebsanlage gehörende Kraftmaschine benutzt wird.

Daß hiernach die elektrischen Anlagen zur Abgabe von Licht und Kraft nach dem Unfallversicherungsgesetze versicherungspflichtige Betriebe sind, unterliegt keinem Zweifel; dasselbe ist auch nach der Umgestaltung der Unfallversicherungsgesetzgebung der Fall.

Im übrigen gelten als Fabriken im Sinne des Gesetzes insbesondere diejenigen Betriebe, in welchen die Bearbeitung oder Verarbeitung von Gegenständen gewerbsmäßig ausgeführt wird, und in welchen zu diesem Zwecke mindestens 10 Arbeiter oder Arbeiterinnen regelmäßig beschäftigt werden. Insoweit über die Versicherungspflicht des betreffenden Betriebes nach dem Unfallversicherungsgesetze kein Zweifel besteht, finden die Bestimmungen desselben entsprechende Anwendung; es genügt deshalb im übrigen hier auf die

Vorschriften dieses Gesetzes bez. der neuen Gesetzgebung zu verweisen.

Hier sollen jedoch noch einige grundsätzlich wichtige Entscheidungen des Reichsversicherungsamts über elektrische Anlagen Platz finden, die dem Handbuche der Unfallversicherung 2. Auflage S. 84 ff. entnommen sind:

Ein von einem Magistrate zur elektrischen Beleuchtung des Stadtverordnetensitzungssaals u. s. w. aufgestellter Gasmotor nebst einer von diesem getriebenen Elektrodynamomaschine ist keine bloße „Einrichtung", sondern ein versicherungspflichtiger Betrieb (Verf. des R.V.A. vom 9. September 1886.)

Eine zu Privatzwecken benutzte, durch einen Gasmotor betriebene elektrische Beleuchtungsanlage ist, wenn auch nur ein Arbeiter zeitweise bei ihr beschäftigt wird, ein versicherungspflichtiger Betrieb, weil die Anlage nur unter fortgesetzter Krafterzeugung in Thätigkeit gehalten werden kann. (Besch. 386 A.N. 1887 S. 207.)

Die von einem Professor der Chemie zu seinem Verfahren benutzte, aus einer Lokomobile und einer Dynamomaschine bestehende elektrische Anlage, zu deren Bedienung ein Arbeiter — der Laboratoriumsdiener — verwendet wird, ist nach § 1 Abs. 3 U.V.G. versicherungspflichtig. (Vrf. v. 27. März 1887, s. auch Vrf. vom 18. April 1887.)

Eine mit 4 Arbeitern betriebene mechanische Werkstatt, zu deren Beleuchtung der Unternehmer das durch einen im Keller des Hauses befindlichen Gasmotor von 2 Pferdekräften erzeugte elektrische Licht verwendet, ist nach § 1 Abs. 3 a. a. O. versicherungspflichtig, da der Gasmotor sich als eine zur Betriebsanlage gehörende Kraftmaschine darstellt, und somit das gesamte gewerbliche Unternehmen als ein unter Verwendung eines durch elementare Kraft bewegten Triebwerks stattfindender Betrieb anzusehen ist. (Besch. 449 A.N. 1887 S. 408.)

Ebenso beurteilt ist der Betrieb einer mediko-mechanischen Anstalt, in welcher 50 orthopädische und gymnastische Apparate von den Kranken selbst und 21 Apparate durch einen unter dem Flure angelegten Transmissionsstrang bewegt werden, welcher seinerseits von einem im Nebenraume aufgestellten und von den städtischen

Elektricitätswerken gespeisten Elektromotor in Betrieb gesetzt wird (Vrf. v. 16. März 1894), ferner eine gleichartige Anstalt, in welcher ein Gasmotor die Apparate und die zur Herstellung künstlicher Glieder notwendigen Maschinen in Bewegung setzt und gleichzeitig zur Lichterzeugung für das gesamte Institut dient. (Vrf. vom 21. September 1893.)

Voraussetzung hierfür allenthalben ist, daß der Motor „in" dem Betriebe zur Verwendung gelangt, wobei gleichgültig ist, ob der Betriebsunternehmer die elementare Kraft selbst hervorbringt oder von Anderen mietet, wenn er nur der Unternehmer ist, d. h. der Motorbetrieb für seine Rechnung stattfindet.

Andererseits kann allerdings auch der Vermieter des Motors mit Bezug auf seinen Betrieb, welcher in der gewerblichen Ausnutzung des Motors durch Vermietung besteht, ebenfalls versicherungspflichtig sein. (Besch. 68 Z. 1 A.N. 1885 S. 343.)

Die Versicherungspflicht eines Unternehmers, dessen Gewerbebetrieb in der gewerblichen Ausnutzung eines Motors durch Vermietung besteht, erstreckt sich aber nur auf die von ihm angestellten und gelohnten Arbeiter, Maschinenwärter und Heizer, nicht auf diejenigen Personen, welche von den Mietern des Motors ihrerseits in dem Betriebe beschäftigt werden. (Vrf. vom 8. September 1886.)

Die Verwendung eines jeden Motors begründet die Versicherungspflicht. Nach dem Bundesratsbeschlusse vom 21. Mai 1885 sind alle versicherungspflichtigen Dampf-, Gas- und sonstigen Motorenbetriebe, soweit sie nicht zu anderen Berufsgenossenschaften gehören, den Eisen- und Stahlberufsgenossenschaften zu überweisen. (A.N. 1885 S. 143.)

Die auf Anlage von Telephonen und Telegraphen gerichteten Betriebe sind als Hilfsbetriebe der Großbetriebe versicherungspflichtig und, soweit sie sich nicht als Nebenbetriebe einer Bauschlosserei oder eines sonstigen Betriebes darstellen und somit der B.G. des Hauptbetriebs angehören, gemäß § 37 Abs. 4 U.V.G. der B.G. der Feinmechanik zuzuweisen.

§ 63. Fortsetzung. Unfallverhütungsvorschriften für elektrische Betriebsanlagen, insbesondere Kraftmaschinen.

Unter Anlehnung an die nach den Beschlüssen des 10. Berufsgenossenschaftstags für gleichartige Gefahren in den unter die Unfallversicherungsgesetze fallenden gewerblichen Betriebe festgestellten Normalunfallverhütungsvorschriften sind insbesondere für die elektrischen Kraftmaschinen folgende Vorsichtsmaßregeln zweckmäßig:

Unbefugten ist der Zutritt zu den Räumen, in denen Kraftmaschinen untergebracht sind, durch Anschlag zu verbieten.

Männliche und weibliche Personen unter 18 Jahren sind von der Bedienung der Kraftmaschinen auszuschließen.

Es ist dafür zu sorgen, daß Dampf-, Gas- und dergleichen Kraftmaschinen oder Teile derselben, sofern sie nicht in besonderen Räumen aufgestellt oder unmittelbar mit Arbeitsmaschinen verbunden sind, durch ein festes Geländer oder auf andere geeignete Weise von den Arbeitsräumen abgeschlossen werden.

Wasserräder und Turbinen sind in besonderen Räumen aufzustellen oder, wenn sie durch ihre Lage für Unberufene nicht unzugänglich sind, mit schützender Einfriedigung zu umgeben.

Das Anlassen und Ablassen der Kraftmaschine muß durch ein in allen Betriebsräumen hörbares bestimmtes Zeichen angekündigt werden können.

Von einer solchen Einrichtung kann abgesehen werden, wenn die Kraftmaschine nur zum Betriebe einer mit ihr unmittelbar verbundenen Arbeitsmaschine dient, die der Wärter zugleich bedient und unter Augen hat.

Signalvorrichtungen, welche aus den Arbeitsräumen zum Maschinenhause führen, sind anzubringen.

Alle im Verkehrsbereiche freiliegenden bewegten Teile einer Kraftmaschine, z. B. Kurbel, Kreuzkopf, sobald Teile der Maschine fast gestreift werden, desgleichen die Pleuelstange, ferner die durch den hintern Deckel des Dampfcylinders gehende Kolbenstange, Steuertriebräder, hervorstehende sich bewegende Keile und Schrauben, das Getriebe, Riemen und Seile, namentlich an ihrer Auflaufstelle, und das Schwungrad sind entsprechend zu umwehren. Die Schwungradgrube ist mit einer Fußleiste zu umgeben.

Räder, hervorstehende Keile und Schrauben der sich drehenden Teile an Kraftmaschinen sind, soweit der Maschinenwärter dadurch gefährdet werden kann, in geeigneter Weise zu verdecken.

Sofern das Ölen und Schmieren einzelner Teile der Kraftmaschinen während des Ganges erforderlich ist, sind geeignete Einrichtungen zu treffen, welche dies ohne Gefahr ermöglichen.

Kurbelzapfen, Kreuzkopf, Excenter, Hauptlager, Gleitbalken und Stopfbüchsen sind mit selbstthätigen Schmiervorrichtungen zu versehen.

Das Reinigen schnellgehender Kraftmaschinenteile ist nur während des Stillstandes zuzulassen.

Bei allen Kraftmaschinen, einschließlich der Wasserräder und Turbinen, sind Einrichtungen zu treffen, welche ein sicheres Stillsetzen ermöglichen, bei Dampfmaschinen gut abschließende Absperrventile, Ablaßhähne am Cylinder, falls nicht eine andere Vorrichtung dieselben unnötig macht, bei Wasserrädern und Turbinen gut schließende Schützen, bei oberschlächtigen Wasserrädern außerdem noch eine im Gerinne oder in der Arche hinter der Schütze liegende Notklappe, welche sich durch das niedergehende Schütz selbstthätig öffnet, bei Windmotoren sicher wirkende Bremsvorrichtung.

Der Maschinenwärter hat bei eintretender Dunkelheit für die vorschriftsmäßige Beleuchtung des Maschinenraumes Sorge zu tragen.

Der Maschinenwärter darf unbefugten Personen das Betreten des Maschinenraumes und den Aufenthalt in demselben nicht gestatten.

Nach jedem längern Stillstande der Kraftmaschine hat sich der Wärter vor ihrer Inbetriebsetzung von dem ordnungsmäßigen Zustande derselben und ihrer Schutzvorrichtungen zu überzeugen, sowie insbesondere für ausreichendes Ölen und Schmieren zu sorgen. Nicht sofort abstellbare Mängel sind dem Vorgesetzten zu melden.

Apparate und Maschinenteile, bei welchen die Gefahr des Einfrierens vorliegt, sind beim längern Stillstande vom Wasser zu entleeren.

Ist das Ölen und Schmieren einzelner Teile der Kraftmaschine während des Ganges erforderlich, so darf dies nur mittelst der passenden, hierzu bestimmten Einrichtungen erfolgen.

Das Reinigen schnellgehender Kraftmaschinenteile darf niemals während des Ganges derselben geschehen.

Das Anziehen der Keile und Schrauben an sich bewegenden Teilen von Kraftmaschinen während des Ganges derselben ist verboten.

Beim Schichtwechsel darf der abtretende Wärter sich erst dann entfernen, wenn der antretende Wärter die Maschine übernommen hat.

Vor dem jedesmaligen Anlassen und Abstellen der Kraftmaschine muß das vorgeschriebene Zeichen gegeben werden.

Wird von einem Arbeitsraume aus das Zeichen zum Stillstande der Kraftmaschine gegeben, so ist sie sofort still zu stellen und erst dann wieder anzulassen, wenn das dafür vorgeschriebene Zeichen gegeben ist.

Der Maschinenwärter hat vor Andrehen des Schwungrades der Dampfmaschine das Dampfeinströmungsventil zu schließen und vorhandene Cylinderhähne zu öffnen.

Bei allen Motoren, bei welchen durch Umdrehen des Schwungrades mit der Hand im Cylinder ein explosibles Gasgemenge erzeugt wird (z. B. bei Gas-, Petroleum-, Benzinmotoren u. s. w.) darf beim Ansetzen das Einlaßventil nur soweit geöffnet werden, daß der Motor für sich allein in Bewegung gesetzt wird.

Erst wenn die Arbeiter, welche an dem Schwungrade drehten, sich von demselben entfernt haben, darf das Ventil ganz geöffnet werden.

In dringenden Fällen, bei Gefahr, ist jeder Arbeiter verpflichtet, den sofortigen Stillstand der Betriebsmaschinen oder die Ausrückung der betreffenden Wellenleitung oder Maschinen zu veranlassen. Die mißbräuchliche Anwendung dieser Vorschrift ist auf das strengste verboten.

Außerdem ist bezüglich der Vorkehrungen für die thunliche Betriebssicherheit der elektrischen Straßenbahnen und elektrischen Anlagen auf die Sicherheitsvorschriften in §§ 29a, 42 ff. zu verweisen.

§ 64. Die Invalidenversicherung.

Nach Maßgabe der Bestimmungen des Reichsinvalidenversicherungsgesetzes vom 13./19. Juli 1899 (R.G.Bl. S. 393/463) werden vom vollendeten 16. Lebensjahre ab gegen Invalidität und Alter versichert:

1. Personen, welche als Arbeiter, Gehilfen, Gesellen, Lehrlinge oder Dienstboten gegen Gehalt oder Lohn beschäftigt werden;
2. Betriebsbeamte, Werkmeister, Techniker . . ., sonstige Angestellte, deren dienstliche Beschäftigung ihren Hauptberuf bildet, sofern sie Lohn oder Gehalt beziehen, ihr regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst aber 2000 Mk. nicht übersteigt.

Aus dieser allgemeinen Bestimmung der Versicherungspflicht geht ohne weiteres hervor, daß alle Personen solcher Art, welche in elektrischen Straßenbahn- oder sonstigen elektrischen Anlagen gegen Gehalt oder Lohn mit der angegebenen Beschränkung beschäftigt werden, versicherungspflichtig sind.

Auf die weiteren Vorschriften des angeführten Gesetzes einzugehen liegt hier um so weniger Veranlassung vor, als nichts Abweichendes dabei zu bemerken wäre.

§ 65. Nachtrag.

Es erübrigt noch, einige während des Druckes bekannt gewordene Veröffentlichungen auf dem behandelten Gebiete zu berücksichtigen.

a) zu § 13. Das Telegraphenwegegesetz.

In der Verlagsbuchhandlung von J. Guttentag in Berlin erschien kürzlich eine amtliche Ausgabe des Telegraphenwege-

gesetzes vom 18. Dezember 1899 nebst den vom Reichskanzler erlassenen Ausführungsbestimmungen vom 26. Januar 1900, sowie den Erläuterungen und Ausführungsanweisungen des Reichspostamts. Auf die Erläuterungen des Reichspostamts, welche dem Gesetzestexte als Anmerkungen beigefügt sind, kann ich nur Bezug nehmen, bemerke jedoch, daß sich dieselben zum großen Teile auf die von mir in den Anmerkungen zu § 13 bereits in Betracht gezogene Gesetzesbegründung und den Kommissionsbericht stützen. Für die Oberpostdirektionen sind alsdann nachfolgende „Bemerkungen" des Reichspostamts angeschlossen:

1. Die Wegezeichnung, auf deren möglichst einfache Gestaltung besonderer Wert gelegt werden muß, ist bei Landlinien in der Regel unter Zugrundelegung der Meßtischblätter im Maßstabe von 1 : 25000 anzufertigen.

Berührt die Telegraphenlinie die Bezirke mehrerer Post- oder Telegraphenämter und muß der Plan demgemäß bei mehreren Ämtern ausgelegt werden, so werden Plan und Wegezeichnung zweckmäßig abschnittweise für die Bezirke der einzelnen Ämter aufzustellen und auszulegen sein; die Bezirke der Postagenturen sind hierbei denen benachbarter Postämter zuzuschlagen.

Bei Linien in den Städten sind möglichst gedruckte Stadtpläne für die Wegezeichnung zu benutzen und dem Plane beizufügen, wobei durch die Wahl eines hinreichend großen Maßstabs für genügende Deutlichkeit der Zeichnung zu sorgen ist.

2. Der für die oberirdischen Leitungen in Anspruch genommene Raum (§ 7 des Telegraphenwegegesetzes) ist nicht auf das augenblickliche Bedürfnis zu beschränken, sondern so zu begrenzen, daß innerhalb einer angemessenen Zeit eine ausreichende Vermehrung der Leitungen ohne weitere Verhandlungen mit den Eigentümern der Baumpflanzungen (§ 10 a. a. O.) stattfinden kann. Bei den Ausästungen darf indes über das augenblickliche Bedürfnis nicht hinausgegangen werden.

3. Bei Telegraphenlinien, welche die Verkehrswege nur im Luftraume überschreiten, und bei unterirdischen Linien ist die Wegezeichnung im allgemeinen nach dem bekanntgegebenen Muster zu gestalten.

Bei unterirdischen Linien ist zur Bezeichnung des für die Linie zu benutzenden Teiles des Verkehrsweges außer der Tiefe des Kabellagers unter der Oberfläche des Verkehrsweges in den Erläuterungen zur Wegezeichnung anzugeben, ob die Kabel unter den Fahrdamm oder unter den Fußweg gelegt und in welcher Entfernung von der Wegegrenze oder von den Bordsteinen u. s. w. sie eingebettet werden sollen. Auch ist in den Plan eine mit Maßangaben versehene Querschnittszeichnung der für die Kabel etwa herzustellenden Kanäle (Rohre, Platten, Blöcke) aufzunehmen. Werden solche Kanäle nicht hergestellt, so ist in dem Plane anzugeben, daß die Kabel unmittelbar in die Erde eingebettet werden sollen.

Wie den anderen Bundesregierungen hat der Staatssekretär des Reichspostamts auch der Sächsischen Staatsregierung mittelst nachstehenden Schreibens vom 16. Februar 1900 **Grundzüge für die Durchführung der Bestimmungen in § 11 des Telegraphenwegegesetzes** vorgeschlagen, welchen die Sächsischen Ministerien des Innern und der Finanzen zugestimmt und die mit Verordnung des Ministeriums des Innern vom 27. Februar 1900 — 76 III D — den Kreishauptmannschaften durch abschriftliche Zufertigung des Schreibens des Staatssekretärs des Reichspostamts zur entsprechenden Verfügung an die ihnen unterstellten Wege- aufsichts- und Polizeibehörden eröffnet worden sind (vergl. Fisch. Ztschr. 21. Bd. S. 92). Das Schreiben des Staatssekretärs des Reichspostamts lautet:

Dem Königl. Sächsischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten beehre ich mich, für die Durchführung der Bestimmungen im § 11 des Telegraphenwegegesetzes vom 18. Dezember 1899 die Anwendung folgender Grundsätze vorzuschlagen:

1. Auf welchen Strecken die Beaufsichtigung und vorläufige Wiederherstellung der Reichstelegraphenlinie den Straßenbaubeamten übertragen werden soll, bestimmen die einzelnen Oberpostdirektionen. Diese geben den den Straßenbaubeamten unmittelbar vorgesetzten Behörden von der ergangenen Bestimmung Kenntnis.

Ich bemerke hierzu, daß es nicht in der Absicht liegt, die Straßenbaubeamten in weiterer Ausdehnung als bisher zur Beaufsichtigung der Telegraphenlinien heranzuziehen.

2. Die Beauftragung der Straßenbaubeamten geschieht durch die ihnen unmittelbar vorgesetzten Behörden unter Aushändigung einer von der Telegraphenverwaltung zu erlassenden Anweisung[1]. Die Namen der Beamten werden den Oberpostdirektionen durch die Behörden mitgeteilt.

---

[1] Die **Anweisung für die Straßenbaubeamten zur Bewachung und vorläufigen Wiederherstellung der oberirdischen Reichstelegraphenlinien** hat folgenden Wortlaut:

§ 1. **Verpflichtung der Straßenbaubeamten zur Revision der Telegraphenlinien, insbesondere während der Obsternte.**

Die Straßenbaubeamten, welchen die Bewachung und vorläufige Wiederherstellung von oberirdischen Reichstelegraphenlinien übertragen ist, sind verpflichtet, auf ihren Dienstgängen den Zustand der Telegraphenlinien zu revidieren. Dabei haben sie auch darüber zu wachen, daß beim Fällen von Bäumen, bei der Aberntung des Obstes und bei der Ausführung von Ausästungen Beschädigungen oder Störungen der Telegraphenlinien vermieden werden und daß herabfallende Zweige nicht auf oder zwischen den Leitungen liegen bleiben. Vorsätzliche oder fahrlässige Beschädigungen und Störungen der Telegraphenlinien sind durch das Reichsstrafgesetzbuch mit empfindlichen Strafen bedroht.

3. Die den Straßenbaubeamten für die Beaufsichtigung und vorläufige Wiederherstellung der Telegraphenlinien zustehende Vergütung, welche nach den vom Reichskanzler erlassenen Ausführungsbestimmungen vom 26. Januar 1900

Die Revision derjenigen Strecken, welche der Straßenbaubeamte nicht täglich selbst begeht, hat er dem verläßlichsten Vorarbeiter nach Maßgabe der gegenwärtigen Anweisung zu übertragen.

§ 2. Art der zu beseitigenden Betriebsstörungen.

Die Betriebsstörungen der oberirdischen Telegraphenlinien entstehen entweder

durch wiederkehrende Einflüsse der Witterung und Örtlichkeit, oder
durch Beschädigung der Anlagen, oder
durch Berührung der einzelnen Drähte untereinander.

Die durch Einflüsse der Witterung und Örtlichkeit herbeigeführten Störungen bestehen:

1. in der Anhäufung von Spinngeweben ꝛc. an den Leitungsdrähten und den Isolatoren.

In geeigneten Fällen sind die Leitungen durch Fegen mit Besen an langen Stielen zu säubern.

2. in der Berührung der Drahtleitungen mit dem Anwuchse der nächsten Bäume und Sträucher.

Diese Störungen kommen namentlich in der ersten Hälfte des Sommers vor und sind durch Abschneiden der die Leitung berührenden Zweige zu beseitigen.

Die Betriebsstörungen können ferner herbeigeführt werden:

3. durch starkes Überweichen oder Bruch einer oder mehrerer Stangen.

Ist die Stange nur wenig übergewichen, so daß ihre Stellung dem Straßenverkehre noch nicht gefährlich ist, so genügt die Anzeige des Vorfalls an die nächste Reichstelegraphenanstatt.

Ist die Stange stark übergewichen oder geknickt, so daß der Beamte Gefahr im Verzuge findet, so hat er die Stange sofort durch eine Seitenstrebe, durch einen Drahtanker oder durch eine oben angelegte und nach auswärts straff angezogene Leine so zu befestigen und aufzurichten, daß der Straßenverkehr außer Gefahr ist. Hiernach erfolgt die Anzeige an die nächste Reichstelegraphenanstalt.

Ganz gebrochene, nur noch im Drahte hängende Stangen werden entweder tiefer gesetzt oder sofort ausgelöst und in den Graben geworfen. Hängt in dem letzten Falle der Leitungsdraht noch überall frei in der Luft, so genügt die Anzeige; berührt der Draht aber die Erde, so ist er über die nächsten Stangenzwischenräume so zu verteilen, daß er überall frei schwebt.

4. durch die Zerstörung der Isolatoren.

Ist ein Isolator ganz zerbrochen, so wird ein Vorratsisolator aufgesetzt und der Draht daran befestigt.

5. durch Abfallen des Drahtes von den Isolatoren oder dessen Zerreißen.

Ist der Draht von dem Isolator gefallen, ohne zu reißen, so wird er wieder aufgelegt und befestigt.

Ist der Draht zerrissen, so werden die beiden Enden möglichst straff zusammengezogen und durch ein Stück Vorratsdraht mit 2 Klemmen oder Muffen fest verbunden. Berührt dann der Draht weder die Erde, noch andere Leitungen, so genügt die Anzeige. Berührt der Draht aber die Erde oder andere Leitungen, so wird er über die nächsten Stangenzwischenräume so verteilt, daß Berührungen nicht mehr stattfinden.

Die Berührung verschiedener Leitungsdrähte entsteht:

3—4 Mk. für das Jahr und das Kilometer Linie beträgt und deren Höhe innerhalb dieser Grenzen sich nach der Zahl der am Gestänge vorhandenen Leitungen richtet, wird von den Oberpostdirektionen festgesetzt. Die Aus-

6. in der Regel dadurch, daß der obere Draht zwischen 2 Stangen bis auf den untern durchsackt. In diesem Falle ist der zu weit durchhängende Draht auf die nächsten Stangenzwischenräume zu verteilen.

In einzelnen Fällen kann auch — statt der Berichtigung des Durchhanges des obern Drahtes — der untere Draht herabgezogen werden; dies geschieht einfach dadurch, daß die Leine über den untern Draht geworfen und durch einen angebundenen Stein so beschwert wird, daß eine Berührung der Drähte nicht mehr stattfindet. Selbstverständlich muß der Stein frei schweben und die Leine darf weder andere Drähte, noch den Erdboden berühren. Hat sich irgendwo der Draht so tief gesenkt, daß er den Straßenverkehr zu hindern droht, so ist Anzeige zu machen.

§ 3. Meldungen.

Eine jede Betriebsstörung wird, nachdem sie vorschriftsmäßig beseitigt ist, mit der nächsten Post durch das den Beamten übergebene Formular an die nächste Reichstelegraphenanstalt gemeldet. Die Postbegleiter und Briefträger sind verpflichtet, diese Meldungen unterwegs anzunehmen.

Von bevorstehenden Veränderungen an den Verkehrswegen, soweit dadurch der Bestand der Telegraphenlinien betroffen wird, namentlich von beabsichtigten Baumfällungen, durch welche Telegraphenleitungen gefährdet werden können, sowie von fahrlässigen oder vorsätzlichen Beschädigungen der Telegraphenlinien ist so früh als möglich ebenfalls der nächsten Reichstelegraphenanstalt Meldung zu erstatten.

§ 4. Ausrüstung der Straßenbaubeamten.

Zur Ausführung der im § 2 beschriebenen vorläufigen Instandsetzungen erhält jeder Straßenbaubeamte:

- 5 Vorratsisolatoren,
- 1 Feile,
- 1 Flachzange,
- 1 Fangschnur von 18 m Länge,
- je 1 Stück Eisendrat und Bronze- oder Doppelmetalldraht von 3 mm Stärke (zusammen 3 kg) mit den nötigen Klemmen,
- 1 Besen mit langem Stiele,
- 24 Bindedrähte,
- 6 Meldungsformulare,
- 1 Leiter.

Der Ersatz für die verbrauchten Stücke ist von der nächsten Reichstelegraphenanstalt zu beziehen.

§ 5. Pflichten der Straßenbaubeamten gegenüber den revidierenden Telegraphenbeamten.

Die Straßenbaubeamten sind verpflichtet, dem revidierenden Telegraphenbeamten

a) über die Ausführung der durch diese Anweisung vorgeschriebenen Instandsetzungen,

b) über den Verbleib der für jeden Beamten angeschafften Gegenstände Rechenschaft zu geben.

Im Anschlusse hieran ist noch die Anweisung zum Schutze der unterirdischen Telegraphenkabel bei Ausführung von Erd- und Maurer-

zahlung erfolgt nach näherer Bestimmung der den Beamten vorgesetzten Behörden entweder durch deren Vermittelung oder seitens der Oberpostdirektionen an die Beamten unmittelbar.

---

arbeiten auf Kunststraßen, sowie in den Straßen von Städten und Dörfern mitzuteilen:

I. Allgemeines über die Konstruktion der Telegraphenkabel.

Die Telegraphenkabel haben das Aussehen eines Drahtseils. Vielfach treten jedoch die Eisendrähte nicht zu Tage, sondern sind noch mit einer asphaltierten Hanfumwickelung versehen und daher nicht sichtbar. Dieser Hanfumwickelung haftet bei den in der Erde liegenden Kabeln häufig noch Erde, Sand ꝛc. an. In den Straßen von Städten, wie auch Dörfern sind die Kabel fast überall mit einer Lage von gebrannten Ziegelsteinen bedeckt oder in Kanäle gelegt, die aus eisernen Rohren, Cementplatten oder Cementblöcken bestehen.

Die Eisendrähte, welche die äußere, spiralförmige Umgebung des Kabels bilden, dienen zum Schutze des innern Teiles, der eigentlichen Seele des Kabels. Der innere Teil des Kabels besteht aus isolierten kupfernen Leitungsdrähten. Diese sind vor allem gegen Beschädigung zu schützen, weil nur dann telegraphiert werden kann, wenn die den Kupferdraht umgebende Isolierhülle völlig unversehrt ist und den Kupferdraht allseitig zusammenhängend umschließt.

Beschädigungen der Isolierhülle und, infolge davon, Störungen und Unterbrechungen des telegraphischen Betriebs auf den kupfernen Leitungsdrähten entstehen, wenn auf das Kabel mit Werkzeugen Schläge oder Stöße ausgeübt werden, welche die eisernen Schutzdrähte zusammenpressen oder verbiegen oder wenn gar ein scharfes Instrument, wie die Spitze einer Kreuzhacke, zwischen die äußeren eisernen Schutzdrähte hindurch bis auf die Kupferdrähte eindringt. Ferner können Beschädigungen herbeigeführt werden, wenn das Kabel aus irgend welcher Ursache einer Erwärmung ausgesetzt wird.

Es ist deshalb dringend geboten, bei allen Erd- und Maurer- ꝛc. Arbeiten, sowie bei den an Gas- und Wasserleitungsanlagen, Kanälen u. dergl. vorzunehmenden Arbeiten, welche auf Kunststraßen und Landstraßen, oder in den Straßen von Städten und Dörfern über den darin verlegten Telegraphenkabeln, in der Nähe der Kabellinie oder dieselbe kreuzend ausgeführt werden, die nachstehenden Vorsichtsmaßregeln zu beachten, um Beschädigungen der Kabel und Störungen des Telegraphenbetriebs zu vermeiden.

II. Vorsichtsmaßregeln.

a) Bevor in Kunststraßen oder in den Straßen von Städten und Dörfern, in welchen Kabel liegen, Ausgrabungen stattfinden, ist durch Erkundigung bei den zuständigen Straßenbaubeamten, den Wegebauinspektoren ꝛc., oder bei der nächsten Post- oder Telegraphenanstalt genau festzustellen, an welchen Stellen die Kabel liegen. Müssen die Ausgrabungen in der Richtung der Kabellinie oder diese kreuzend erfolgen, so dürfen zur Lockerung des über dem Kabel auszuhebenden Erdreichs spitze oder scharfe Werkzeuge, wie Spitzhacken, nicht bis zur Tiefe des Kabellagers angewendet werden, weil das Kabel sonst leicht mit den Hacken ꝛc. beschädigt werden kann.

Da die Kabel für gewöhnlich 60—100 cm tief in der Erde liegen, so empfiehlt es sich, Spitzhacken etwa nur bis zur Tiefe von 50 cm anzuwenden. Bei tieferen Ausgrabungen sind zweckmäßig stumpfe Geräte, wie Schippen, Schaufeln ꝛc., und zwar möglichst wagerecht geführt, anzuwenden, und es sind auch diese nur mit der größten Vorsicht zu handhaben. Sehr ratsam ist es, die Erde unmittelbar über dem Kabel mit den Händen auszuheben.

b) Bei der Reinigung von Wasserdurchlässen, um welche die Kabel herum

4. Die Polizeibeamten werden durch die ihnen vorgesetzten Behörden allgemein angewiesen, vorsätzliche und fahrlässige Beschädigungen der Reichstelegraphenlinien nach Möglichkeit zu verhüten. Für die Ermittelung der Thäter solcher Beschädigungen erhalten die Polizeibeamten Belohnungen bis zur Höhe von 15 Mk. im Einzelfalle nach Festsetzung durch die Oberpostdirektionen. Von der Auszahlung der Belohnungen geben die Oberpostdirektionen den den Beamten vorgesetzten Behörden Nachricht.

Das Königl. Ministerium bitte ich, Sich mit der Anwendung dieser Grundsätze gefälligst einverstanden zu erklären und die dortseits in Betracht kommenden Behörden zu verständigen.

---

geführt sind, ist mit aller Vorsicht zu verfahren, damit Beschädigungen der Kabel durch die zur Reinigung der Wasserdurchlässe anzuwendenden Geräte (Hacken, Schippen, Schaufeln 2c.) vermieden werden.

Hat es sich bei diesen Arbeiten nicht vermeiden lassen, die Kabel bloß zu legen, so müssen dieselben mit Erde, mit Brettern oder mit Stroh ausreichend bedeckt werden, um sie vor den Einwirkungen der Wärme zu schützen.

Von jeder Freilegung der Kabel in den vorstehend unter a und b gedachten Fällen ist der nächsten Post- oder Telegraphenanstalt kurze schriftliche oder mündliche Anzeige zu machen, damit diese die zur Sicherung des Kabels weiter erforderlichen Maßnahmen treffen kann. Schriftliche Anzeigen dieser Art können jedem die Strecke passierenden Postillon, Postschaffner oder Briefträger zu kostenfreier Ablieferung an die nächste Post- oder Telegraphenanstalt übergeben werden.

c) Bei Wiedereinfüllung und Einstampfung der Erde in ausgehobene Gräben, in welchen bei der Aushebung die Kabel bloß gelegt worden sind, ist die Erde zunächst nur bis in die Höhe des Kabellagers einzufüllen und festzustampfen, demnächst ist auf das Kabel eine etwa 10 cm hohe Schicht loser, steinfreier Erde aufzubringen und erst, nachdem dies geschehen, mit dem Stampfen, und zwar recht vorsichtig fortzufahren. Durch Feststampfen steinigen Bodens unmittelbar über dem Kabel kann dasselbe leicht Beschädigungen erleiden.

d) Wenn Ausbesserungen an gemauerten Wasserdurchlässen auszuführen sind, in deren Gewölbemauerwerk die Kabel eingelegt sind, oder bei welchen die Kabel unterhalb der Mauerung liegen, ist vor Inangriffnahme der Arbeiten der nächsten Post- oder Telegraphenanstalt Anzeige zu machen; diese wird alsdann die zum Schutze der Kabel etwa erforderlichen Maßregeln anordnen.

e) Sind Aufgrabungen über den Kabeln oder in der Nähe derselben zum Zwecke der Legung von Gas- oder Wasserleitungsröhren oder zum Zwecke der Ausbesserung solcher Rohrleitungen erfolgt, so darf auf der Sohle des ausgehobenen Grabens kein Feuer zu etwaigen Verlötungen, Dichtungsarbeiten 2c. angezündet werden, selbst wenn das Kabel nicht frei gelegt ist, weil auch schon infolge der durch das Feuer eintretenden Erwärmung des Erdreichs das Kabel ebenfalls erwärmt und dadurch beschädigt werden kann.

Läßt sich die Anzündung von Feuer im ausgehobenen Graben nicht vermeiden, so ist der nächsten Post- oder Telegraphenanstalt rechtzeitig Anzeige zu machen, damit von dieser die zum Schutze des Kabels erforderlichen Maßnahmen getroffen werden können.

Die baren Auslagen, welche in den vorbezeichneten Fällen durch Anwendung der zum Schutze der Kabel gegen Beschädigungen als erforderlich bezeichneten Vorsichtsmaßregeln, z. B. durch Beschaffung von Brettern, Stroh 2c. zur Bedeckung frei gelegter Kabel entstanden sind, werden von der Telegraphenverwaltung erstattet. Zu diesem Zwecke sind solche Auslagen bei der nächsten Post- oder Telegraphenanstalt in Forderung zu stellen.

Nach der in der vorerwähnten amtlichen Ausgabe des Telegraphenwegegesetzes enthaltenen Zusammenstellung der Behörden, welche in den einzelnen Staaten des Reichstelegraphengebiets als untere und höhere Verwaltungsbehörden i. S. von §§ 7 und 8, sowie als Verwaltungsbehörden i. S. von § 13 Abs. 2 des Telegraphenwegegesetzes anzusehen sind, ist die Aufzählung in Anm. 25 zu § 13 (o. S. 89 f.) durch folgende Angaben zu ergänzen:

In Preußen sind untere Verwaltungsbehörden die Landräte, in den Stadtkreisen die Gemeindevorstände, für Berlin der Polizeipräsident; höhere Verwaltungsbehörden und Verwaltungsbehörden i. S. von § 13 Abs. 2 sind die Regierungspräsidenten und für Berlin im erstern Falle der Oberpräsident, im letztern Falle der Polizeipräsident.

In Braunschweig sind untere Verwaltungsbehörden die Kreisdirektionen, für die Stadt Braunschweig die Polizeidirektion; höhere Verwaltungsbehörde das Staatsministerium, Verwaltungsbehörden i. S. von § 13 Abs. 2 die vorbezeichneten unteren Verwaltungsbehörden.

In Sachsen-Meiningen sind untere Verwaltungsbehörden und Verwaltungsbehörden nach § 13 Abs. 2 die Landräte; höhere Verwaltungsbehörde das Staatsministerium, Abt. des Innern.

In Sachsen-Altenburg sind untere Verwaltungsbehörden und Verwaltungsbehörden nach § 13 Abs. 2 auf dem Lande die Landratsämter, in den Städten die Stadträte; höhere Verwaltungsbehörde das Ministerium, Abt. des Innern.

In Sachsen-Koburg-Gotha sind untere Verwaltungsbehörden die Bezirksverwaltungsbehörden; höhere Verwaltungsbehörde die Ministerialabteilung zu Koburg und die Ministerialabteilung, Departement für innere Verwaltung, zu Gotha; Verwaltungsbehörden nach § 13 Abs. 2 die Landratsämter.

In Anhalt sind untere Verwaltungsbehörden die Kreisdirektionen, in den Städten Dessau, Cöthen, Zerbst und Bernburg die Polizeiverwaltungen; höhere Verwaltungsbehörde und Verwaltungsbehörde nach § 13 Abs. 2 die Regierung, Abt. des Innern.

In Schwarzburg-Sondershausen sind untere Verwaltungsbehörden und Verwaltungsbehörden nach § 13 Abs. 2 die Landräte; höhere Verwaltungsbehörde die Ministerialabteilung des Innern.

In Waldeck sind untere Verwaltungsbehörden und Verwaltungsbehörden nach § 13 Abs. 2 die Kreisamtmänner; höhere Verwaltungsbehörde der Landesdirektor.

In Lippe sind untere Verwaltungsbehörden in den Städten die Magistrate, in den ländlichen Bezirken die Verwaltungsämter; höhere Verwaltungsbehörde und Verwaltungsbehörde nach § 13 Abs. 2 ist die Regierung.

In Elsaß-Lothringen sind untere Verwaltungsbehörden und Verwaltungsbehörden nach § 13 Abs. 2 die Kreisdirektoren, in den Städten Straßburg, Mühlhausen und Metz die Polizeidirektoren; höhere Verwaltungsbehörde das Ministerium.

Hierüber ist ferner noch nachzutragen, daß nach der Bekanntmachung vom 11. April 1900, den Vollzug des Telegraphenwegegesetzes vom 18. Dezember 1899 betr. (Bayr. B.O.- u. Anz.Bl. S. 229), in Bayern

1. die Befugnisse der Landescentralbehörde von dem Staatsministerium des Innern im Benehmen mit dem Staatsministerium des Königl. Hauses und des Äußern ausgeübt werden;
2. als höhere Verwaltungsbehörden i. S. von § 8 Abs. 4 des Gesetzes die Kreisregierungen, Kammern des Innern, als untere Verwaltungsbehörden i. S. von § 7 Abs. 2 des Gesetzes die Distriktsverwaltungsbehörden, in München der Magistrat gelten;
3. als Verwaltungsbehörden, bei denen die Ersatzansprüche aus den §§ 2, 4, 5 und 6 gemäß § 13 Abs. 2 des Gesetzes geltend zu machen sind, die Distriktsverwaltungsbehörden, für die der Kreisregierung unmittelbar untergeordneten Städte die Kreisregierungen, Kammern des Innern, bestimmt werden, und
4. wenn sich die Telegraphenlinie auf mehrere Verwaltungsbezirke erstreckt und Entscheidungen in gleicher Sache von verschiedenen Behörden zu treffen wären, die zuständige Verwaltungsbehörde durch die nächst höhere Behörde bestimmt wird.

b) zu § 51. Das Recht am Straßenkörper.

Über die rechtliche Natur der Genehmigung zur Einlegung von Straßenbahngeleisen in eine öffentliche Straße und zum Betriebe einer Straßenbahn von seiten des Straßeneigentümers hat sich das Sächsische Ministerium des Innern in einer Entscheidung vom 20. Juli 1899 — 299 III A c — folgendermaßen ausgesprochen:

Die Genehmigung zur Einlegung von Straßenbahngeleisen in den Körper einer öffentlichen Straße und zum Betriebe einer Straßenbahn von seiten des Straßeneigentümers ist Verleihung einer besondern Nutzung an einem Gegenstande des öffentlichen Eigentums. Der Herr der öffentlichen Sache übt hiermit nicht Privateigentum aus, welches an solchen Sachen überhaupt nur insoweit zur Erscheinung kommen und rechtlich bethätigt werden kann, als die Sache zu ihrem bestimmungsgemäßen öffentlichen Zwecke nicht oder nicht mehr gebraucht wird, sondern er handhabt eine ihm in Bezug auf die Sache zustehende öffentliche Gewalt. Die Verleihung einer besondern Nutzung an einer ihrem Zwecke im übrigen fortdienenden öffentlichen Straße ist daher Verwaltungsakt; die daran geknüpften Bedingungen sind Bestandteil dieses Aktes und ebenso, wie der Akt selbst, im Verwaltungswege durchzuführen. Dies gilt nicht weniger von den dem gemeinen Gebrauche gewidmeten fiskalischen, wie von den öffentlichen Straßen der Gemeinden.

Die Verwaltungsbehörde kann daher nicht, wenn im einzelnen Falle von demjenigen, dem das Nutzungsrecht verliehen worden ist, eine hiermit in Verbindung gebrachte Verpflichtung bestritten wird, ihre Kognition ablehnen, weil ihres Erachtens der Unternehmer nicht so vinkuliert worden sei, daß ein Zweifel über das Bestehen der Verpflichtung als ausgeschlossen zu betrachten wäre; sie hat vielmehr, eben weil die Verpflichtung streitig und zweifelhaft ist und es sich dabei um eine Verpflichtung aus öffentlichem Rechte handelt, über das Bestehen oder Nichtbestehen der Verpflichtung materiell zu entscheiden und die in Betracht kommenden Rechtsvorgänge im einzelnen zu prüfen und zu würdigen. Dabei wird für den vorliegenden Fall das streitige Rechtsverhältnis nicht bloß aus dem Gesichtspunkte des — öffentlich-rechtlichen — Vertrages zu betrachten, sondern auch zu untersuchen sein, ob nicht etwa aus einem andern Rechtsgrunde, z. B. dem der Geschäftsführung ohne Auftrag, eine Erstattungsverbindlichkeit der Straßenbahngesellschaft anzuerkennen wäre[2]. (Fisch. Ztschr. 21. Bd. S. 52.)

§ 66. Litteratur.

Wertvollen Stoff für meine Arbeit habe ich zum Teil aus den nachverzeichneten Sammlungen von Gesetzen u. s. w., die ich auch sonst mehrfach als Fundgruben für den behandelten Gegenstand bezeichnen kann, entnommen, soweit ich mich nicht mit einer Verweisung habe begnügen müssen.

Deutsches Reich.

(Bundes-)Reichsgesetzblatt; Amtsblatt des Reichspostamts und dessen Beihefte (Archiv für Post und Telegraphie); Entscheidungen des Reichsgerichts in Civil- und Strafsachen; Rechtsprechung des Reichsgerichts in Strafsachen; Centralblatt für das Deutsche Reich; Regers Entscheidungen; Prof. Dr. Meili, Das Telegraphenrecht 1873; Die elektrischen Stark- und Schwachstromanlagen und die Gesetzgebung, Zürich 1899, von demselben; v. Rohr, Das Telegraphenwegegesetz, und die amtliche Ausgabe desselben.

Preußen.

Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten; Allgemeines Landrecht; Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung in den Königlich Preußischen Staaten, herausgegeben im Bureau

[2] A. M. ist das Reichsgericht, welches in der Überlassung der Wegebenutzung seiten des Wegeeigentümers an den Straßenbahnunternehmer gegen Entgelt einen Mietvertrag erblickt. (Entsch. vom 13. Dezember 1897 und vom 21. September 1898.)

des Ministeriums des Innern; Zeitschrift für Kleinbahnen, herausgegeben im Königlich Preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten; Entscheidungen des Königlich Preußischen Oberverwaltungsgerichtshofes; Archiv für Verwaltungsrecht in Preußen von Dr. Stolp und Dr. Klinkmüller; Gleim, Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen.

Bayern.

Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern; Amtsblatt des Königlich Bayrischen Staatsministeriums des Innern; Finanzministerialblätter des Königreichs Bayern; Entscheidungen des obersten Gerichtshofes und Obersten Landesgerichts für Bayern in Civil- und Strafsachen; Entscheidungen des Königlich Bayrischen Verwaltungsgerichtshofes; Blätter für Rechtsanwendung zunächst in Bayern, gegründet von Seuffert, nun herausgegeben von Dr. J. v. Staudinger; Bayerische Gemeindezeitung; Blätter für administrative Praxis.

Königreich Sachsen.

Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen; Entscheidungen des Königlich Sächsischen Oberlandesgerichts; Sächsisches Wochenblatt; Dr. Fischers Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung der Verwaltung.

Württemberg.

Regierungsblatt für das Königreich Württemberg; Jahrbücher der Württembergischen Rechtspflege.

Baden.

Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt; Badische Annalen; Zeitschrift für Badische Verwaltung und Verwaltungsrechtspflege.

Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach.

Regierungsblatt für das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach.

Großherzogtum Hessen.

Großherzoglich Hessisches Regierungsblatt; Zeitschrift für Staats- und Gemeindeverwaltung im Großherzogtum Hessen.

Braunschweig.

Gesetzsammlung für Braunschweig; Zeitschrift für Rechtspflege.

Mecklenburg-Schwerin.

Regierungsblatt für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin.

Mecklenburg-Strelitz.

Großherzoglich Mecklenburg-Strelitzer officieller Anzeiger für Gesetzgebung und Staatsverwaltung.

Oldenburg.

Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege im Großherzogtum Oldenburg; Gesetzblatt für Oldenburg.

Sachsen-Koburg-Gotha.

Gesetzsammlung für das Herzogtum Sachsen-Koburg.

Sachsen-Meiningen.

Gesetzsammlung für das Herzogtum Sachsen-Meiningen.

Schwarzburg-Rudolstadt.

Gesetzsammlung für Schwarzburg-Rudolstadt.

Hansestädte.

Amtsblatt sowie Gesetzsammlung der freien und Hansestadt Hamburg; Hanseatische Gerichtszeitung; Gesetzblatt der freien und Hansestadt Bremen; Sammlung der Lübeckschen Verordnungen und Bekanntmachungen.

Elsaß-Lothringen.

Gesetzblatt für Elsaß-Lothringen; Sammlung der in Elsaß-Lothringen geltenden Gesetze; Juristische Zeitschrift für Elsaß-Lothringen.

§ 67. Schlußwort.

Damit habe ich das Ende meiner Darstellung erreicht. Ich verhehle mir keineswegs, daß dieselbe manche Lücken, manche Wiederholungen, vielleicht auch Irrtümer enthält, und würde dankbar sein, wenn mir von der Seite derjenigen, welche von meiner Arbeit Kenntnis nehmen, Unterstützung in der Beseitigung dieser Mängel zu teil würde. Jedenfalls habe ich versucht, allen mir zugänglichen wesentlichen Stoff zu verarbeiten und in einer gewissen Ordnung unterzubringen. Ich würde mich eines Erfolges freuen, wenn der Leser das Buch mit der Anerkennung dieser meiner Bestrebung aus der Hand legt und es im Bedarfsfalle wieder zur Hand nimmt.

Chronologische Übersicht
der
angeführten Gesetze u. s. w.

(Die Ziffern bedeuten die Seitenzahlen.)

A. Deutsches Reich (auch Norddeutscher Bund).

1. Bundes- und Reichsgesetze u. s. w.

2. Entscheidungen des Reichsgerichts u. s. w.

B. Bundesstaaten und Hansestädte.

Anhalt.

Baden.

Bayern.

Braunschweig.

[1] Auf S. 344 steht irrtümlich „Straßenbahngesetz".

Bremen.

Hamburg.

Hessen.

Lippe-Schaumburg.

Lübeck.

Reuß ä. L.

Reuß j. L.

Sachsen.

Sachsen-Weimar.

Schwarzburg-Rudolstadt.

Württemberg.

C. Reichslande.

Elsaß-Lothringen.

D. Ausland.

Belgien.

Alphabetisches Sachregister.

(Die Ziffern bedeuten die Seitenzahlen.)

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.















